

FINALLY RELEASED...

## Bemanning Galaxy Leader vrijgelaten

Nieuws

22 januari 2025 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

### Na 430 dagen

Na bemiddeling door Oman, hebben de Houthi's na 430 dagen vandaag dan eindelijk de 25-koppige bemanning van het schip Galaxy Leader vrijgelaten, zo schrijven [internationale media](#). De KVNR is verheugd dat deze zeevarenden bevrijd zijn uit hun nachtmerrie en nu in veiligheid kunnen worden herenigd met hun naasten.

Dit nieuws is niet alleen goed nieuws voor de bemanning en hun naasten, maar ook voor de internationale maritieme sector. De aanval op de Galaxy Leader op 19 november 2023 in de Rode Zee markeerde in dat gebied het begin van een geweldspiraal waar de commerciële zeescheepvaart slachtoffer van werd.

### Niet te vroeg juichen...

*"De impact op de zeevarenden en de gehele scheepvaart van deze gewelddadige verstoring van het scheepvaartverkeer in het Rode Zeegebied is enorm geweest het afgelopen jaar. De scheepvaart mag niet worden gebruikt als speelbal in geopolitieke twisten en de internationale gemeenschap moet blijven strijden voor het gewichtige principe van de vrije en veilige doorvaart", aldus KVNR-directeur Annet Koster.*

De flagrante schending door de Houthi's van het internationaal recht op de vrije en veilige doorvaart was en is onaanvaardbaar. Meer dan 100 aanvallen zijn sindsdien uitgevoerd en schepen moesten ondertussen via Kaap de Goede Hoop ver omvaren om het geweld te vermijden.

Enkele maanden geleden bleken de Houthi's grof geld te verdienen aan reders die zouden betalen voor een ongehinderde doorvaart. Dat maakte het extra spannend of de aanvallen wel zouden

stoppen in het geval van een wapenstilstand tussen Israël en Hamas. Die oorlog was namelijk door de Houthis aangegrepen om schepen in het Rode Zeegebied aan te vallen. En hoewel de wapenstilstand nog pril is en we voorzichtig moeten zijn met speculeren, stemt de vrijlating van de bemanning van de Galaxy Leader tot optimisme.

## Andere relevante items...

Nieuws



**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
14.06.2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringstekort en regeldruk die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelende sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regies en codes, talloze, vaak kosten vergaande certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving van havenbeveiligingen.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Met de focus op reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte houden om te verkorten samen te werken.

**Regeldruk oorzaken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat wegen in zijn afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritiemakeman gevraagd om de regelgeving te versoepelen voor MKB-bedrijven met 20% te versoepelen. De tijd voor nu, moeten geloven voor de nieuw op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieplicht voor MKB-bedrijven ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formijnen en meetbare kostenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplannen, rapportageverplichtingen, statistische meldingen, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale stappen worden waargenomen. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

### Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## **KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz**

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





## Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026