



# De situatie in en rond de Straat van Hormuz blijft uiterst onzeker

Nieuws

13 juli 2026

#Veilig varen

Gedownload op 14-07-2026

De situatie in en rond de Straat van Hormuz blijft uiterst onzeker. Na een periode waarin onder het eerder gesloten MoU tussen de Verenigde Staten en Iran tijdelijke mogelijkheden ontstonden voor een veilige doorvaart, zijn de spanningen recent opnieuw sterk opgelopen. Enkele Nederlands gevlagde schepen hebben de afgelopen weken veilig de Straat van Hormuz kunnen passeren.

*"Voor ons als Nederlandse reders staat de veiligheid van de schepen en haar bemanningen onverminderd voorop. Hoewel gedurende enige tijd weer gebruik kon worden gemaakt van de vaarroute, zorgen de recente ontwikkelingen ervoor dat de situatie opnieuw zeer nauwlettend wordt gevolgd. Het is van groot belang dat de vrijheid van scheepvaart gewaarborgd blijft en dat internationale handelsroutes niet verder onder druk komen te staan. Alleen een duurzame de-escalatie kan ervoor zorgen dat schepen veilig kunnen opereren en de internationale doorvaart structureel wordt hersteld."* – Annet Koster, directeur van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR).

De KVNR volgt daarnaast het nieuws over mogelijke heffingen voor het gebruik van de Straat van Hormuz. President Trump heeft aangekondigd dat de Verenigde Staten een vergoeding van 20% van de ladingwaarde zouden willen ontvangen voor het bieden van veiligheid in deze vaarroute. De details van deze 'veiligheidsvergoeding' missen echter nog. De KVNR wil niet te snel op de zaken vooruit lopen zonder de details daarvan te kennen. Wel benadrukt de redersvereniging dat dergelijke maatregelen extra onzekerheid creëren voor de internationale scheepvaart en afbreuk doen aan het principe van vrije doorvaart (Mare Liberum).

Neem contact op met...

Auteur



**Nick Lurkin**

KLIMAAT EN MILIEU



06 4731 3751  
[lurkin@kvnr.nl](mailto:lurkin@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

[Lees meer](#)

### Nieuws



**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
26-06-2026

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

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels en codes naleven, statuten verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenstaatcontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag bijeen varen, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verduurzamen en te innoveren.

**Regeldruk sanken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regeldruk zich niet laat vangen in een 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-verdrag. Niet de cumulatieve maat dat de regeldruk in de praktijk steeds zwaarder wordt, maar afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-kluisen goedgekeurd om de regeldrukkosten voor MKB-ondernemers met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de reële op te leveren sectorale regeldrukonderwerpen, waaronder het anderzake naar de maritieme sector. Als uit zijn ondernemen bijt naar de stapeling af, moet daar automatisch een sectorale reductiecapaciteit aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductiebestemming voor regeldrukkosten ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regeldrukonderwerpen, waaronder het maritieme anderzake;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en meetbare toetsverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regeldruk maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regeldruk structureel te reguleren in Europese en internationale (IMC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelen worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere lid-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

### Opinie

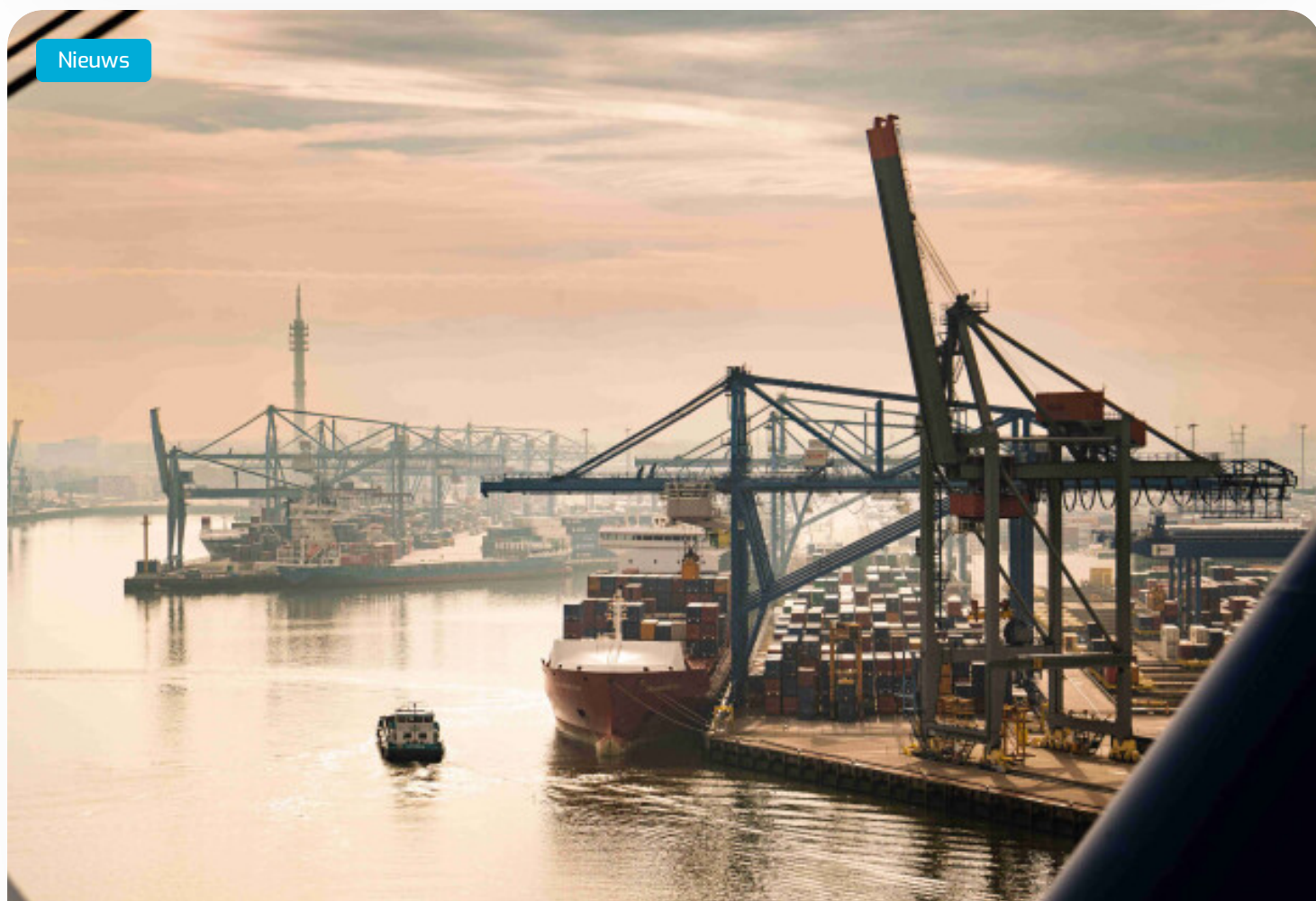




**Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!**

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





## **Per 1 juli treedt wet voor elektronische cognossement in werking**

Gisteren is in de Staatscourant bekendgemaakt dat de wet voor het elektronische cognossement per 1 juli 2026 in werking treedt.

17-06-2026