



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

Ontwikkelingen in het Midden-Oosten

Nieuws

24 maart 2026

#Veilig varen

Gedownload op 07-07-2026

Sinds zaterdag 28 februari 2026 is de veiligheidssituatie verslechterd in de Perzische Golf, Straat van Hormuz en aangrenzende wateren door het gewapende conflict in het Midden-Oosten. Het is voor de aanwezige schepen met bemanning van belang dat het snel tot de-escalatie komt in de regio.

Momenteel bevinden zich een kleine honderd schepen van Nederlandse reders in de Perzische Golf, waarvan iets minder dan de helft met de Nederlandse vlag. Op de Nederlands gevlagde schepen bevinden zich ruim 500 opvarenden, waarvan er ruim 100 de Nederlandse nationaliteit hebben. De situatie in het gebied blijft onvoorspelbaar, en de veiligheid van de schepen en hun bemanning heeft de hoogste prioriteit. Voor zover bij ons bekend zijn er tot heden geen schepen van Nederlandse reders geraakt in de cross-fires.



De Iraanse Revolutionaire Garde blijft herhalen dat Iran de Straat van Hormuz heeft gesloten en blijft ook schepen aanvallen. Een veilig vertrek van schepen uit de Perzische Golf wordt daardoor onmogelijk gemaakt. Het recht van Mare Liberum staat hierdoor enorm onder druk. Er zijn momenteel dan ook geen gebieden aan te wijzen in de Perzische Golf, de Straat van Hormuz of aangrenzende wateren die als veilig bestempeld kunnen worden. Dit vraagt veel van reders en bemanning qua risico-inschatting van scenario's. In dit kader liggen veel schepen nu voor anker in de Perzische Golf. Zowel schepen die wachten op de mogelijkheid tot veilige doorvaart, als schepen die actief waren in offshore-werkzaamheden in de Perzische Golf. En schepen die onderweg waren naar de regio hebben hun reis onderbroken, want omvaren is immers niet mogelijk. Dit heeft dan ook zijn effect op de wereldhandel en economie, aangezien een vijfde van de wereldwijde olie-export en een kwart van de LNG-export de Straat van Hormuz passeert.

Er zijn op dit moment geen signalen dat de Nederlandse schepen in de Perzische Golf tekorten hebben aan voedsel, drinkwater of andere essentiële voorraden. Zeeschepen worden voor langere perioden bevoorrad en de reders beschouwen dit ook als prioriteit, waardoor er nu voldoende voorraad aan boord is. Het is onbekend in hoeverre de lokale bevoorrading in het Midden-Oosten goed mogelijk blijft. De situatie is mede afhankelijk van de duur van de situatie. Voor nu zien we geen redenen tot zorg hierover, maar de KVNR houdt de situatie nauwlettend in de gaten en blijft in contact met de schepen in de regio.

De impact van het conflict in het Midden-Oosten raakt de zeevaart op brede schaal. Dat is niet alleen direct, door aanvallen op havens en schepen, maar ook indirect. Zo verloopt de aflossing van zeevarenden wereldwijd momenteel uiterst moeizaam doordat het luchtverkeer in de regio verminderd en onregelmatig is.

Het advies van de KVNR aan reders in de regio is om het advies van de vlaggenstaat te volgen. Het advies voor de Nederlandse vlag is niet openbaar in verband met de veiligheid. De KVNR volgt de ontwikkelingen op de voet.

Neem contact op met...

Auteur



Cathelijne Bouwkamp

MARITIEM RECHT EN SECURITY

06 4168 5465

bouwkamp@kvnr.nl

in

Persvoorlichting



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl

in

Andere interessante items...

Nieuws

Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiebetreft MKB
24.04.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bezvoering, veiligheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringssituaties en regelgeving die veel zwaarder zijn 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, uitvoeren, behouden verplichte certificaten aan board hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-betrekking dat rekening houdt met legaliteitskosten, internationale concurrentie en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of scheepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten samen en te innoveren.

Regelgeving aanpakken

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat wegen in één afzonderlijke nationale vergoeding. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijke knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer gevergd om de regelgeving voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zijn zou ook moeten gelden voor de rederij op te leveren sectorale regelgevingsoverzichten, 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% reductieverbodstelling voor regelgevingsoverzichten ook toe te passen op MKB op te leveren sectorale regelgevingsoverzichten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, onder meer alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

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. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026