

# Position Paper KVNR Conflict Midden-Oosten

Nieuws

24 maart 2026 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

De situatie in het Midden-Oosten heeft de afgelopen weken geleid tot ernstige verstoringen in één van 's werelds belangrijkste zeeroutes. De ontwikkelingen in het Midden-Oosten zorgen op dit moment voor grote onzekerheid op één van de belangrijkste zeeroutes ter wereld. Wanneer de maritieme logistiek onder druk staat, raakt dat direct onze economie, onze leefomgeving en ons toekomstig verdienvermogen. Negentig procent van alle goederen reist immers over zee, van medicijnen en voedsel tot grondstoffen en bouwmaterialen.

Op 25 maart 2026 bespreekt de Tweede Kamer in een plenair debat welke impact deze ontwikkelingen hebben op Nederland. De KVNR brengt in dit position paper onder de aandacht welke urgente knelpunten reders op dit moment ervaren en welke maatregelen nodig zijn om continuïteit te waarborgen. Lees hieronder de volledige inzet van de KVNR:

[Download Position Paper](#)

Het conflict in het Midden-Oosten heeft de veiligheid in de Perzische Golf en de Straat van Hormuz in korte tijd ernstig verslechterd. Aanvallen op schepen, stilgevallen werkzaamheden en het ontbreken van veilige doorgang leiden tot grote risico's voor bemanningen én tot verstoringen in mondiale logistieke ketens.

Voor Nederlandse reders gaat het om circa honderd schepen in de regio, waarvan meerdere noodgedwongen voor anker liggen. Omdat omvaren onmogelijk is, stapelen de economische risico's zich op. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom aandacht voor de volgende economische zorgen:

## Beschikbaarheid en betaalbaarheid van scheepsbrandstoffen

De prijzen voor scheepsbrandstoffen lopen wereldwijd snel op, vooral in Azië waar nauwelijks voorraden zijn. Daardoor wijken partijen uit naar Europa en neemt de druk op beschikbaarheid verder toe. Deze prijsstijgingen en toenemende schaarste raken de maritieme keten direct en werken door naar de bredere economie en uiteindelijk de consument, aangezien 90% van alle goederen over zee wordt vervoerd. Binnen de sector bestaan daarom zorgen over de aanvoer van bunkerbrandstoffen in het buitenland en de gevolgen voor de Nederlandse toelevering. Het is van belang dat het ministerie van Economische Zaken en Klimaat helder maakt hoe brandstoffen via COVA kunnen worden vrijgegeven wanneer dit nodig is.

## Verzekerbaarheid van schepen in de regio

De verzekerbaarheid van schepen in de Perzische Golf en de Straat van Hormuz staat zwaar onder druk. War-risk-polissen zijn in korte tijd vrijwel onbetaalbaar geworden en sommige verzekeraars stellen aanvullende eisen, zoals een verplichte naval escort. In andere Europese landen, zoals Frankrijk, wordt een deel van deze risico's opgevangen via herverzekering; een aanpak die in Nederland eerder is toegepast tijdens de COVID-periode voor de horeca.

## Ondersteuning bij gedeerde inkomsten

Schepen die zich in transit bevinden en vanwege de veiligheidssituatie niet kunnen doorvaren, lopen directe vervolgoopdrachten mis terwijl de operationele dagkosten volledig blijven doorlopen. Denk aan kosten voor bemanning, onderhoud, financiering en charterverplichtingen. Voor een deel van de reders komt daar nog bij dat de sterk gestegen brandstofprijzen niet of slechts beperkt kunnen worden doorberekend, waardoor de financiële druk verder toeneemt. Tijdelijke verlichting, bijvoorbeeld door wet- of regelgeving en fiscale lasten gedurende deze periode te pauzeren, helpt om continuïteit te waarborgen.



**Download de Position Paper hier!**

[Download](#)

**Neem contact op met...**

Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

[albers@kvnr.nl](mailto:albers@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

**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 als MKB, maar dragen investeringsschaarste en regelmatig die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Wat komt daarbij als zwaarst tot de meest gereguleerde sectoren behoort reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels en codes, talloze, verscheiden wetgevingssystemen aan boord hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving van havenstaatvoorschriften.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) maakt daarom een bijdrage aan wereldwijde samenwerking met regelgeving, internationale concurrentievervalsing in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of scheppen onder Nederlandse vlag, blijven varen, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten samen te investeren.

**Regelmatig aanpakken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat versgen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verdragen. Niet die cumulatieve macht 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 geroepen om de regelgeving voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit kan ook wel moeten gelden voor de reders op te leveren sectorale regelgeving onderzoeken, 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 anten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieinstelling voor regelgeving ook toe te passen op kleine op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, 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, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsaspecten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en afwijking, toezicht 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 koppelingen worden voorkomen, 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