



# Statement KVNR: heropening Straat van Hormuz

Nieuws

17 april 2026 #Veilig varen Gedownload op 07-07-2026

**De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) heeft kennisgenomen van de aankondiging dat Iran de Straat van Hormuz weer zou openstellen voor alle commerciële scheepvaart voor de resterende duur van het staakt-het-vuren. Dat is een positief signaal, omdat vrije doorvaart van deze zeestraat cruciaal is voor de continuïteit van internationale handelsstromen en de veiligheid van de opvarenden van schepen in de Perzische Golf.**

Tegelijkertijd past terughoudendheid. Het is niet de eerste keer dat een dergelijke aankondiging wordt gedaan door Iran. Er is op dit moment juist nog veel onduidelijkheid en er is niets bekend en bevestigd over de feitelijke uitvoering. Het is bijvoorbeeld nog niet helder of er sprake zal zijn van de eerder door Iran gevraagde tolbetalingen, welke veiligheidsrisico's mogelijk aanwezig zijn door geplaatste zeemijnen, en welke concrete, verifieerbare garanties aan reders en bemanningen kunnen worden gegeven hieromtrent.

'Onze leden willen zo snel mogelijk weer kunnen varen, maar veiligheid en betrouwbaarheid moeten daarbij voorop staan.' aldus Annet Koster, directeur van de KVNR.

De KVNR roept in dat belang op om zo snel mogelijk verifieerbare garanties te bieden voor een veilige corridor door de Straat van Hormuz. Dat betekent onder meer volledige transparantie over eventuele geplaatste zeemijnen en andere risico's, duidelijke communicatie over de geldende veiligheidsmaatregelen en effectieve internationale coördinatie om incidenten op zee te voorkomen.

**Andere berichten over dit onderwerp:**



# KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

## Ontwikkelingen in het Midden-Oosten

Sinds zaterdag 28 februari 2026 verslechtert de veiligheidssituatie in de Perzische Golf, Straat van Hormuz en aangrenzende wateren door het gewapende conflict in het Midden-...

24-03-2026



### Positie Paper KVNR over de economische gevolgen van het conflict in het Midden-Oosten voor de Nederlandse zeevaart

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, stilgelegde werkzaamheden en het ontbreken van veilige afweging leiden tot grote risico's voor bemanningen en het verstoren van mondiale logistieke ketens. Voor Nederlandse reders gaat het om circa honderd schepen in de regio, waarvan meerdere noodgevoerd worden en er liggen. Omdat onvoldoende aansprakelijkheid is, stijpen 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 ruwstoffen worden vervaardigd. 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 50% van alle goederen over zee wordt vervoerd. Binnen de sector bestaan daarom zorgen over de aanvoer van bulkbrandstoffen 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

**Verzekeraarbaarheid van schepen in de regio**  
De verzekeraarbaarheid van schepen in de Perzische Golf en de Straat van Hormuz staat zwaar onder druk. Wie riskanteloos zijn in korte tijd vrijwel onbetaalbaar geworden en sommige verzekeraars stellen aanvullende eisen, zoals een verplichte navol 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 gedeelde inkomsten**  
Schepen die zich in transit bevinden en vanwege de veiligheidsituatie niet kunnen doornemen, lopen directe vervolgopdrachten mis terwijl de operationele dagkosten volledig blijven doortlopen. 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 doorbereikt, waardoor de financiële druk verder toeneemt. Tijdelijke verlichting, bijvoorbeeld door wet- of regelgeving en fiscale lasten gelimiteerd deze periode te pauzeren, helpt om continuïteit te waarborgen.

#### Contactinformatie



▲ Ramsey Akers

SE akers@kvnr.nl

020 690 0000



## Position Paper KVNR Conflict Midden-Oosten

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...

24-03-2026

## 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 Commissieadvies MNB

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 investeringsruimte en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dit komt erdoor dat ze voortdurend de meest gereguleerde sectoren behoren: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, air-coast-nuoveau, hebben verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidscontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MNB-besluit dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bestaat uit reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag bijeen voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte houden om te verkorten samen te werken.

**Regelmatig samellen**  
De maritieme sector is nu uitdrukkelijk een sector

nieuwste nog als afzonderlijk knooppunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de registratiekosten voor MKB-ondernemers te laten dalen met 20% te verminderen. De Eijn zou ook moeten kijken naar de rol van de leveringssectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale restitutiesubsidie aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieaanpak voor registratiekosten ook toe te passen op kleine en to te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knooppunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare toezichtverwachting;
- branchegenootschappen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knooppunten, zodat niet alleen juridische registratie maar ook uitvoeringsplannen, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en uitvoering, toezicht en administratieve

waars mogelijk zich niet laat verenigen 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-verbond. Juridisch cumulatief  
moet dat de regelgeving in de praktijk steeds  
meer onderworpen, formidabel en zwaar.  
Verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

verplichtingen worden meegenomen,  
regelmatig structureel te aggrimeren in  
Europese en internationale (IMO)  
verplichtingen, omdat een belangrijk deel  
van de kosten 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.

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