




## Het recht tot walverlof


Artikel

28 juli 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 10-07-2026

Voor zeevarenden geldt er een mondiaal recht op walverlof. Dit is vastgelegd in voorschriften van het **Maritime Labour Convention**  (MLC). Hiermee hebben overheden, internationale vakbonden en werkgeversorganisaties erkend en bevestigd dat toegang tot de wal essentieel is voor het welzijn en de gezondheid van zeevarenden. Zeevarenden verblijven immers vaak langere tijd onafgebroken aan boord van hun schip, waar ze wonen, leven én werken.

Het recht op **walverlof**  bestaat in grote lijnen uit twee delen. Zeevarenden hebben recht op verlof aan de wal, en zeevarenden hebben recht op toegang tot voorzieningen en diensten aan de wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn. Onder dit laatste valt bijvoorbeeld toegang tot een zeemanshuis. Deze rechten gelden ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of de vlag waaronder het schip vaart.

Toegang tot de wal is soms praktisch gezien slechts een enkele stap van het schip. Toch wordt de toegankelijkheid in de praktijk geregeld belemmerd. In haar onderzoek van juli 2025 wijst Havenbedrijf Amsterdam terecht op de gedeelde verantwoordelijkheid van de keten in de haven om walverlof mogelijk te maken door o.a. havenautoriteiten, reders, terminals en agenten.



## Lees het hele onderzoek!

Download

De KVNR heeft onder haar leden ervaringen met walverlof in Nederland geïnventariseerd. Daaruit blijkt dat reders het recht en belang van walverlof onderschrijven. Wanneer operationele redenen het verlof beperken, hebben die meestal te maken met veiligheidseisen of roosters. Soms is de tijd in de haven te kort, ligt het schip te ver van faciliteiten of zijn de kosten voor vervoer naar de wal te hoog.

Een vaak genoemde belemmering zijn strikte veiligheidsregels op terminals, in het bijzonder de ISPS-code (International Ship and Port Facility Security Code). Deze internationale code beoogt maritieme veiligheid te waarborgen en criminaliteit te voorkomen. Hoewel belangrijk, wordt ISPS in de praktijk wel eens te rigide toegepast waardoor walverlof wordt belemmerd.

De KVNR blijft het belang van walverlof onder de aandacht brengen van alle betrokken partijen. Ook wij merken in gesprekken dat er ruimte is voor interpretatie binnen de ISPS-code. Voorwaarde is wel dat partijen bereid zijn in mogelijkheden te denken in plaats van in beperkingen.

De ISPS-code hoeft op zichzelf geen belemmering te vormen voor toegang tot de wal. Het is essentieel dat autoriteiten en havenbedrijven het belang van walverlof erkennen én daar actief naar handelen. Daarbij zijn duidelijke procedures en communicatie cruciaal.

Als vooraf helder is hoe zeevarenden de terminal of het haventerrein kunnen verlaten, en of er kosten gelden en aan welke veiligheidsvoorschriften moet worden voldaan, kunnen zowel reders als bemanning zich beter voorbereiden op walverlof. Veiligheid in de haven is cruciaal. Het recht op walverlof is dat ook. Deze twee belangen staan niet tegenover elkaar, maar kunnen uitstekend naast elkaar bestaan.

## Voorschriften in het MLC

### Voorschrift 2.4. – Recht op verlof



---

#### Doel: Verzekeren dat zeevarenden passend verlof krijgen

1. Elk Lid verlangt dat zeevarenden die zijn tewerkgesteld op schepen die zijn vlag voeren onder passende voorwaarden jaarlijks verlof met behoud van loon krijgen, in overeenstemming met de bepalingen van de Code.
2. Aan zeevarenden wordt verlof aan wal verleend ten behoeve van hun gezondheid en welzijn, voor zover verenigbaar met de bij hun functie behorende werkzaamheden op het schip

### Voorschrift 4.4. – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal



## Doel: Verzekeren dat zeevarenden die aan boord van een schip werkzaam zijn toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat welzijnsvoorzieningen aan wal, indien aanwezig, gemakkelijk toegankelijk zijn. Elk Lid moet tevens de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen, zoals in de Code vermeld, in aangewezen havens bevorderen om zeevarenden op schepen die zich in zijn havens bevinden, toegang te verlenen tot geschikte welzijnsvoorzieningen en -diensten.

2. De verantwoordelijkheden van elk Lid met betrekking tot voorzieningen aan wal, zoals

De resultaten van het onderzoek in de haven van Amsterdam zijn bekend. De KVNR volgt de acties die voortkomen uit dit onderzoek op de voet. Een toegankelijke wal vraagt een lange adem. De KVNR blijft in gesprek om de wal toegankelijker te maken.

## Neem contact op met...

Auteur



**Jeaninne Haijemaïje**

MARITIEM ARBEIDSRECHT

06 3031 7706

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

in

## Andere interessante items...

Nieuws

**Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiebat MNE**

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

Dit komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels, air-cargo-normen, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale of havenautoriteiten.

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

**Regelink samenvatting**  
De voorlopige conclusie is hiërarchisch een sector

nieuwjke nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de registratiekosten voor MNE-ondernemingen met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de reële op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieaandiening 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 knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare toezichtverwachting;
- branchegenootschap en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische registratie maar ook uitvoeringsopties, 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-verband. Juridisch cumulatief maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

verplichtingen worden meegenomen, regelmatig structureel te aggrimeren in Europese en internationale (IMO) voorschriften, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen 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.

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