



# VWH CAO 2025 definitief

Nieuws

1 april 2025 #Bekwame bemanning Gedownload op 09-07-2026

## VWH en Nautilus in overeenstemming

De Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart (VWH) + en vakbond Nautilus + bereikten begin 2025 overeenstemming over een eenjarige cao. De sociale partners hebben nadien alle punten en komma's gezet en nu is de tekst van de VWH CAO 2025 definitief voor VWH-leden.

Net als voorgaande jaren zal de Minister van Sociale Zaken worden gevraagd de VWH CAO 2025 algemeen verbindend te verklaren. Door deze verklaring gaat de VWH CAO 2025 gelden voor alle zeevarenden varende onder Nederlandse vlag in de handelsvaart.



## Download de VWH CAO 2025 hier!

Download

Nieuw in de VWH CAO 2025 is de gageverhoging van 5% per 1 januari 2025. Daarnaast maakten de sociale partners afspraken over 10 extra doorbetaalde zorgverlofdagen per jaar en de beschikbaarheid van kosteloze communicatiemiddelen aan boord om makkelijk contact te houden met thuis. Dit zijn afspraken die bijdragen aan een goede werk-privé balans. Dat geldt ook voor varen in een 1:1 schema.

Voor het mogelijk maken van flexibele vaarschema's geldt in de nieuwe cao dat werkgevers in samenspraak met vakbond Nautilus dit soort vaarschema's kunnen afspreken. Verder gaan de sociale partners werken aan een toekomstbestendige **RVU-regeling** + die gaat gelden na 2025.

De handelsvaart is een aantrekkelijke sector en verdient deze cao!

De Nederlandse tekst van de VWH CAO 2025 is nu beschikbaar. De Engelse vertaling volgt zo spoedig mogelijk.

## Neem contact op met...

Auteur



**Jeaninne Haijemaïje**

MARITIEM ARBEIDSRECHT

06 3031 7706

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



## Andere interessante items...

Nieuws

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB**  
20.04.2025

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen innovatiekracht en regelkwaliteit niet zwaar aan. Het is van belang dat zij een gemiddeld MKB blijven!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes van gedrag, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidsmaatregelen.

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

**Regelruimte versimpelen**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat vinden 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-verhandelingen. Het is van belang dat de regelruimte in de praktijk steeds vaker wordt overschreden door verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer geroepen om de regelruimte voor MKB-ondernemers te beperken met 20% te verminderen. Dit kan ook worden gedaan voor de nieuw op te leveren sectorale regelruimte, waaronder het maritieme onderzoek.

Concreet onderwerp is op de volgende punten:

- de 20%-reductiewaardering voor regelruimte ook toe te passen op maatregelen op te leveren sectorale regelruimte, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductiesysteem op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele samenwerking;
- branchegenootschappen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringskosten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te organiseren in Europese en internationale (IAC) verdragen, zodat een belangrijk deel van de taken voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden weerkomen. Het is vaak niet 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. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026