



Walverlof in de Amsterdamse haven

Onderzoek naar de huidige situatie

Juli 2025

Achtergrond

- Walverlof is een belangrijk recht voor scheepvaart maar staat overal in de wereld onder druk
- Ook in Amsterdam blijkt het in de praktijk vaak lastig te realiseren
- Daarom onderzocht een team in opdracht van havenmeester Milembe Mateyo hoe het walverlof in onze haven is geregeld
- Het resultaat? Een helder en confronterend beeld van knelpunten én kansen
- Deze presentatie geeft een overzicht van de resultaten en aanbevelingen. Aan dit project heeft een multidisciplinair team van Port of Amsterdam gewerkt. Zij hebben 25 interviews gehouden met betrokkenen in de keten en uitgebreid bronnen onderzoek gedaan.
- Meer informatie via stefanie.meltzer@portofamsterdam.com





Rene Galozo

‘Op mijn opleiding zeiden we: we studeren hier om dollars in plaats van pesos te verdienen. Ik ben hier aan boord om geld te verdienen voor mijn familie.’



Dmytro Shlopak

‘Ik ben vaak in Rotterdam geweest, maar helaas alleen in de haven. De terminals heb ik gezien, maar de stad nog nooit.’



Yevhen Savchin

‘Ik vind het varen fijn vanwege de zee en het salaris. Ik heb bijna heel de wereld gezien.’



Alfred Kyle Young II

‘De grootste uitdaging waar je aan boord mee te kampen krijgt is heimwee, omdat je ver van je familie bent.’

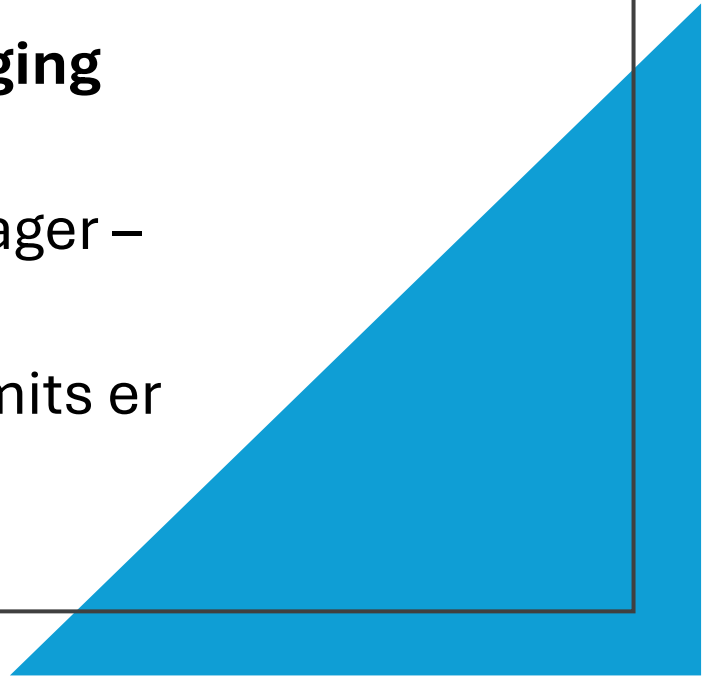
Enkele cijfers in Amsterdam

- Jaarlijks zijn er circa **92.000 zeevarenden** op schepen in de Amsterdamse haven
- In 2024 waren er in Amsterdam 4.600 aanlopen van zeeschepen
- Per schip zijn er circa 18 tot 25 bemanningsleden aan boord
- De ligduur van schepen in de haven varieert:
 - Container- en roroschepen: 2 tot 2,5 dagen
 - Tankers: 3 tot 3,6 dagen
 - Droge bulk: 5 tot 6 dagen
- Koperen Ploeg vaart circa 15 keer per maand voor walverlof van en naar zeeschepen
- In 2024 ontving het zeemanshuis 8.700 zeelieden op bezoek



Uit onderzoek blijkt dat

- **1 op de 4 zeevarenden helemaal geen walverlof neemt**
- **Kosten, onduidelijke procedures en strikte beveiliging** belangrijke barrières vormen
- **Iedereen in de keten** – van kapitein tot terminalmanager – een rol speelt in het mogelijk maken van walverlof
- Er **best practices** zijn die laten zien dat het wél kan, mits er goede samenwerking en bereidwilligheid is



Huidige situatie

Beschrijving situatie, trends en ontwikkelingen

Walverlof is een recht en staat onder druk

**SHORE LEAVE IS
DISAPPEARING – AND
SEAFARERS ARE
PAYING THE PRICE**

OVER 25% OF SEAFARERS
REPORTED NO
SHORE LEAVE AT ALL

1 IN 3 WENT ASHORE ONLY
ONCE OR TWICE

47% WHEN GRANTED
47% SPENT LESS THAN
3 HOURS ASHORE

**OFFICERS, OFFSHORE CREWS,
AND TANKER PERSONNEL
WERE THE MOST AFFECTED**

Source: ITF Seafarers' Trust, WMU

- Walverlof staat onder druk: wereldwijd zijn er veel problemen en er is een negatieve trend geconstateerd ¹
- Walverlof is geen luxe maar een recht en fundamenteel voor het welzijn en mentaal welbevinden van zeevarenden
- Walverlof is vastgelegd in internationale verdragen en Europese regelgeving ² ; er is een verplichting dat zeevarenden toegang moeten hebben tot welzijnsvoorzieningen aan boord van schip en ook aan de wal op een manier die discriminatie uitsluit op grond van nationaliteit, ras, kleur, gender, religie, politieke mening, sociale origine en vlag status van schip. ³
- De invoering van ISPS heeft veel invloed gehad: omwille van efficiëntie en veiligheid zijn veel terreinen moeilijk bereikbaar geworden of zelfs afgesloten. In dit dilemma wint veiligheid het van zeevarendenwelzijn.
- Het imago van havens en de beleving over de beroepsgroep staan onder druk. Er ontstaat een fenomeen dat zeeblindheid wordt genoemd: een zekere maatschappelijke vervreemding ten aanzien van de zeevarende. Veroorzaakt door globalisering, schaalvergroting, privatisering van publieke taken en geografische verwijdering tussen haven en stad.

1. Report Shore Leave by ITF Seafarers Trust and World Maritime University, N=5879, zie [link](#)

2. Voorschrift 4.4 Maritime Labour Convention (MLC, 2006) door International Labour Organization (ILO), (zie [link](#))

3. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention) from International Maritime Organization (IMO)

Walverlof is essentieel voor welzijn van zeeman

- Het leven aan boord levert veel stress op
- Algemene seafarers hapiness index ⁴ staat onder druk en gebrek aan walverlof is één van de belangrijkste oorzaken
- Er is veel onvrede over walverlof bij zeevarenden



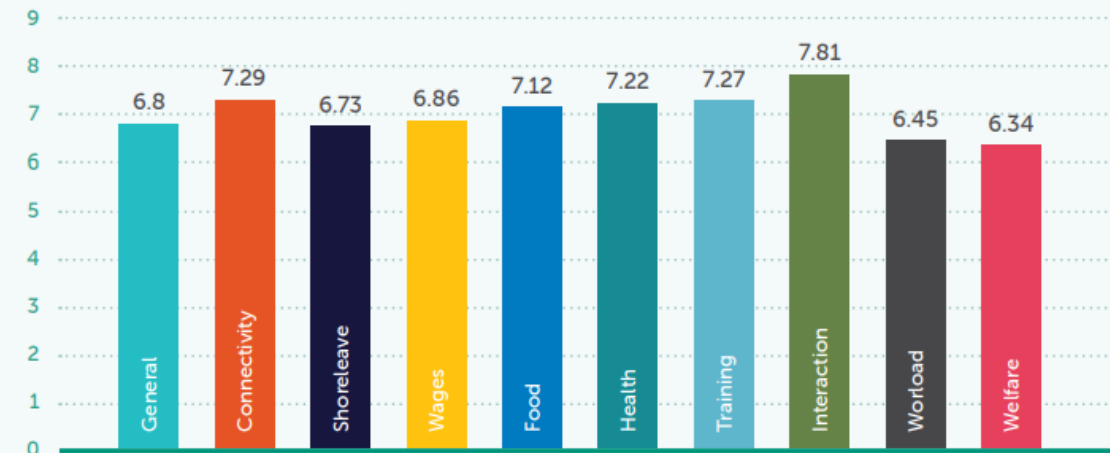
Shore Leave Limitations:

Many seafarers expressed frustration over restricted shore leave opportunities, impacting their ability to relax and explore new destinations. Barriers Directly Impacting Well-being:

- Intense work schedules and port turnaround pressure: Time ashore squeezed out by operational demands.
- Company or port restrictions: Management decisions and regional policies block access.
- Lack of transport or infrastructure: Even in ports with facilities, shore leave is logistically difficult.
- Psychological impact: Growing feelings of isolation, fatigue, and entrapment.

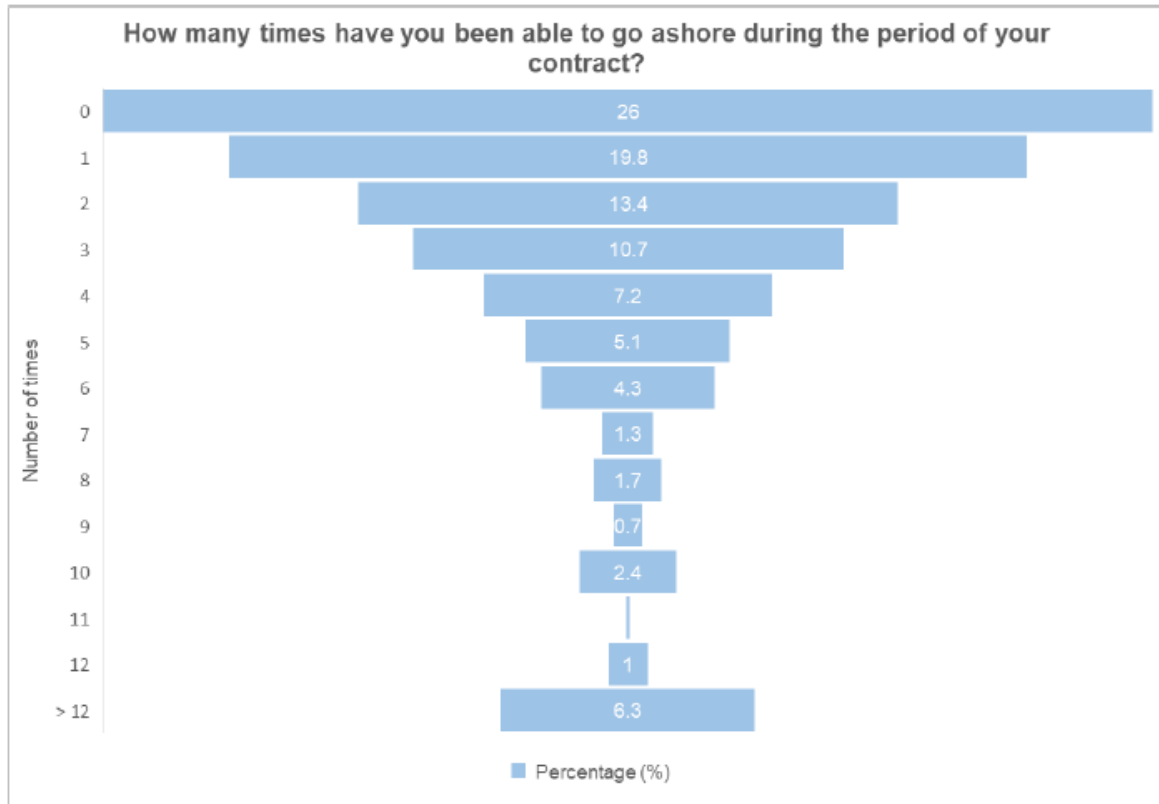
Q1 2025 data

Q1 per question



1 op 4
zeevarenden
gaat nooit op
walverlof

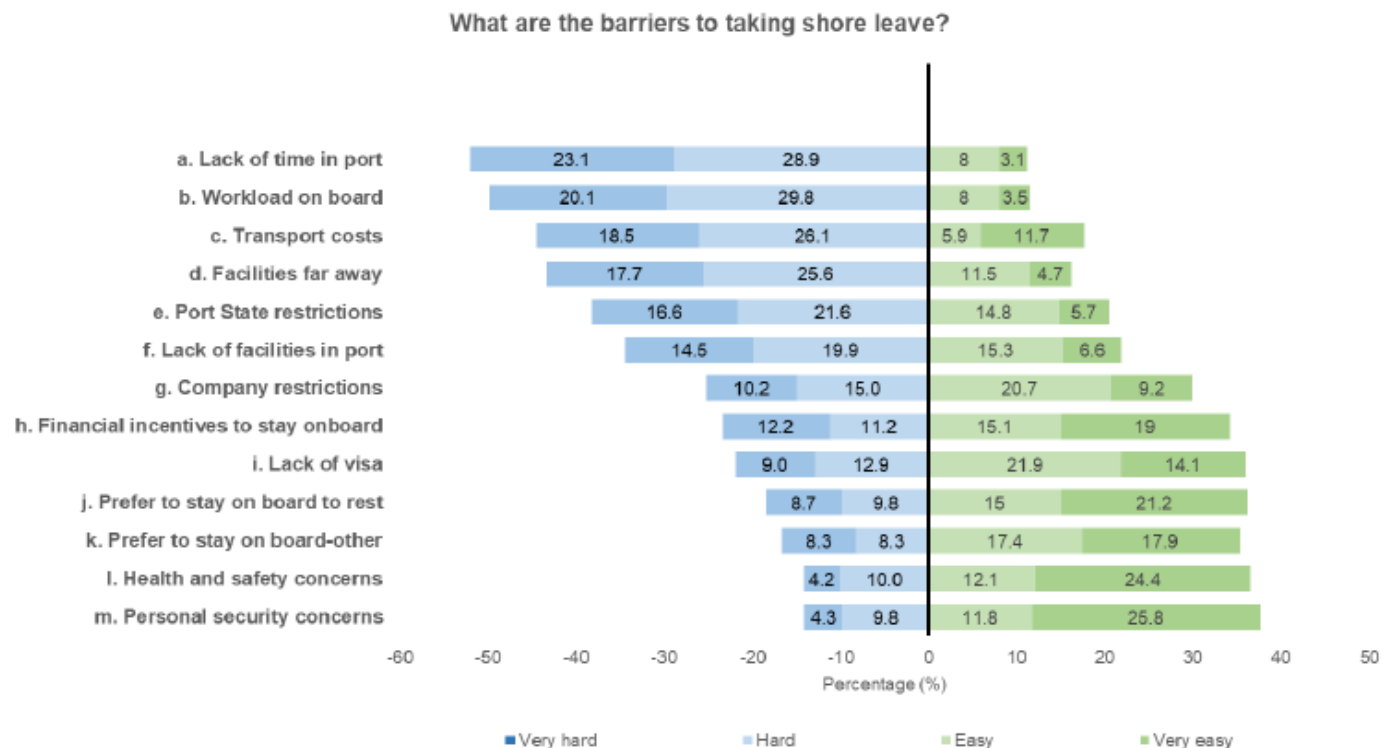
Figure 1. Seafarers' shore leave frequency (n=5,879)



- 30% van zeevarenden is tussen 6 en 12 maanden op zee; gemiddelde contract lengte is 6,6 maanden
- 26% van de zeevarenden gaat nooit en 44% gaat zelden (1 tot 3 keer) aan wal tijdens hun contract periode; toegekend walverlof duurt in 47% van de gevallen korter dan 3 uur en in 46,5% van de gevallen tussen 3 en 6 uur
- 1 op 5 zeelieden bezoekt het zeemanshuis tijdens walverlof. Andere activiteiten tijdens walverlof: shopping (76%), wandelen (43%), sightseeing (41%), bezoek café/restaurant (40%), anders (3%).
- Meeste zeelieden gebruiken taxi (70%). Andere manieren zijn OV (23%), vervoer zeemanshuis (20%) of port shuttle (17%).
- Officers krijgen minst vaak walverlof; bemanning op offshore schepen en tankers krijgen minder vaak walverlof dan andere type schepen

Barrières voor walverlof zijn talrijk

Figure 3. Barriers to seafarers' shore leave (n=5,879)

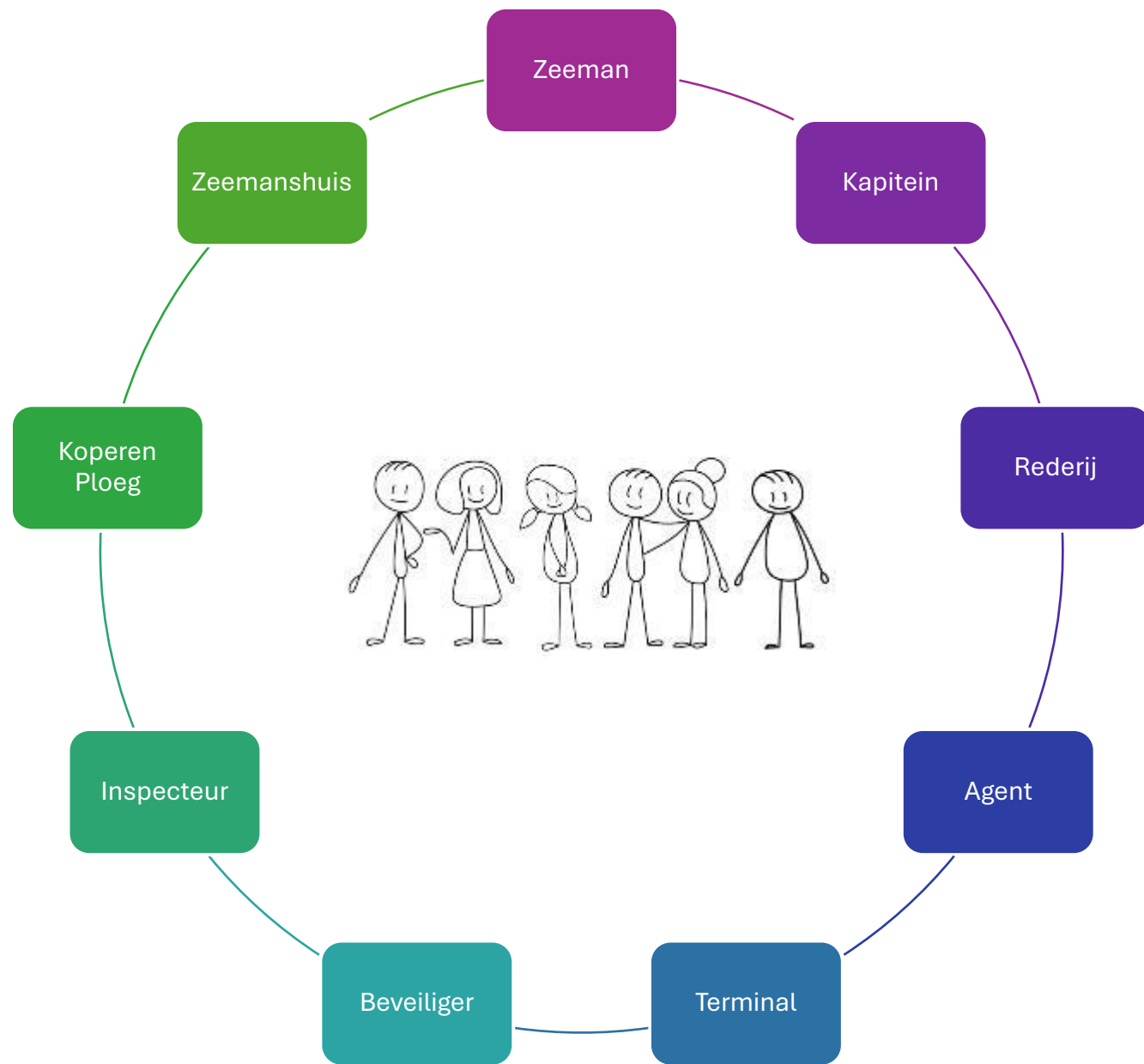


- Barrières voor walverlof zijn talrijk: gebrek aan tijd en werkdruk, kosten voor transport en ligging, restricties vanuit autoriteit en gebrek aan voorzieningen in haven, restricties vanuit eigen organisatie
- Zeevarenden uiten hun zorgen over gebrek aan walverlof. Open antwoorden (n=3397) over restricties in de haven gaan vooral over bureaucratische drempels, wachten op inspecties, veiligheidsmaatregelen, lokale regels (aangescherpt sinds Covid pandemie) en discriminatie van bepaalde nationaliteiten

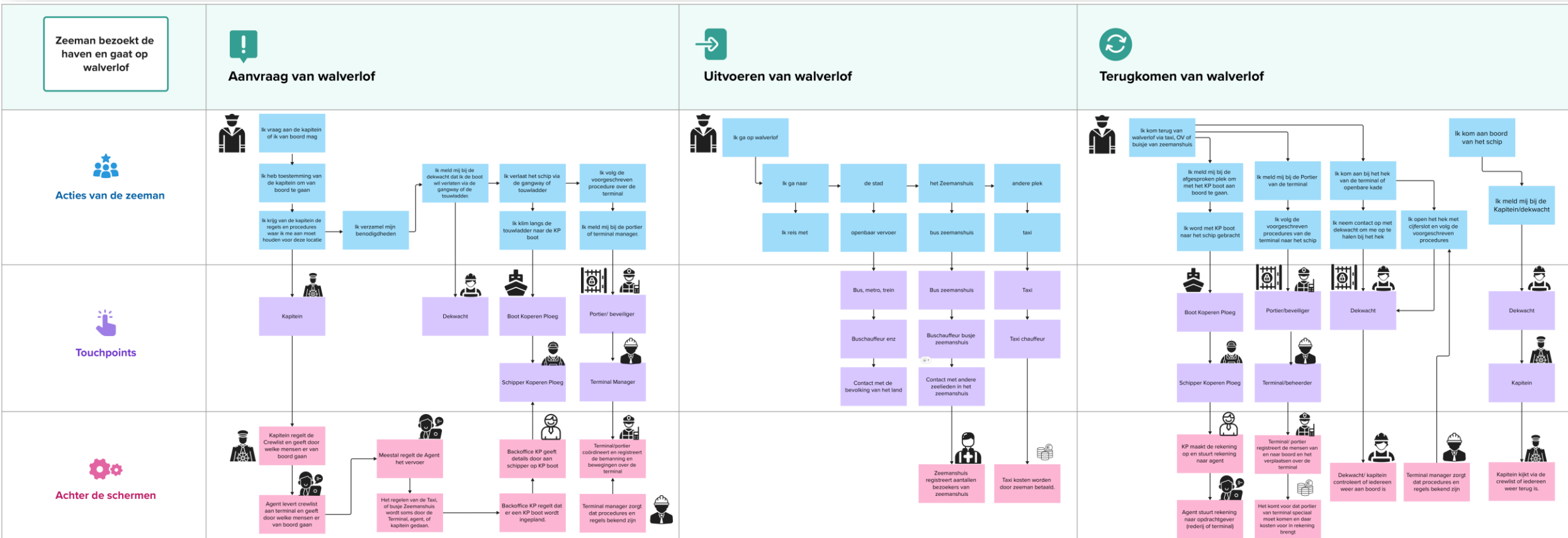
De keten van walverlof in kaart

Verschillende betrokkenen en hun perspectief

Er zijn veel
betrokkenen
in de keten



Happy flow: waar gaat het goed?



[illegible]

Verschillende betrokkenen en hun rol en taken – deel 1

	Zeeman	Kapitein	Rederij	Agent	Koperen Ploeg
Rol in de keten	Uitvoerder van walverlof: gaat van boord en keert na enkele uren terug	Eindverantwoordelijk voor reis van het zeeschip, operationele activiteiten in de haven en zorgdragen voor bemanning	Verantwoordelijk voor arbeidsomstandigheden en welzijn van werknemers	Coördinator van alle activiteiten rondom bevoorrading en benodigdheden van bemanning in de haven	Nautische dienstverlener voor vervoer van goederen en personen via water naar zeeschepen
Taken	- Aanvragen van walverlof - Uitvoeren en terugkeren van walverlof volgens regels	- Toestaan van walverlof - Informereren over kaders en regels van schip en locatie	- Zorgen voor training, veiligheid en arbeidsomstandigheden bemanning - Aandacht besteden aan welzijn van bemanning	- Informereren van kapitein en bemanning over procedure ter plekke - Reserveren en regelen vervoer naar en van schip - Faciliteren benodigde documenten en geldstroom - Ondersteunen behoefte van kapitein en bemanning	- Vervoeren van bemanning via waterzijde naar openbare plek en terug - Bepalen van tarief en versturen van factuur - Contact met agent of zeemanshuis over tijd en plek
Perspectief op walverlof	<i>“Ik wil graag op walverlof maar weet niet zo goed hoe dat gaat en of het wel kan. Als het te lastig is of te duur is, dan ga ik maar niet en blijf ik aan boord.”</i>	Staat het walverlof toe indien de operatie dat toelaat. Dient via agent op de hoogte te zijn van procedure ter plekke.	Dient walverlof toe te staan. Laat het aan kapitein om dit ter plaatse te regelen. Is meestal niet bereid te betalen voor kosten van walverlof.	Dient kapitein op de hoogte te stellen van de procedure ter plekke. Heeft geen zin in veel gedoe en regel. Is huiverig om rekening te versturen voor walverlof omdat niet altijd duidelijk is wie gaat betalen.	Voert opdracht uit om personen te vervoeren. Rekent een speciaal tarief* voor walverlof.

Verschillende betrokkenen en hun rol en taken – deel 2

	Terminal privaat of openbare kade (PoA)	Beveiliger Terminal	Zeemanshuis	Havendomee	DHM
Rol in de keten	Verantwoordelijk voor procedures en mogelijkheden op terminal en/ of kade	Toezicht houden op het bezoek dat terminal aandoet of verlaat	Ontmoetingsplek aan wal voor zeelieden in de haven die walverlof hebben	Geestelijk verzorger en luisterend oor voor bemanningsleden	Toezichthouder op regelgeving
Taken	- Opstellen procedure die voldoet aan wet- en regelgeving - Informereren over procedure - Waarborgen makkelijke en veilige uitvoer van walverlof	- Registreren en controleren van personen die terrein opkomen of verlaten - Indien toegestaan: toelaten busje van zeemanshuis	- Ophalen en wegbrengen van zeelieden naar het zeemanshuis - Bieden van een ontmoetingsplek in de haven - Organiseren sociale activiteiten en praktische hulp (zoals SIM kaarten)	Geestelijke zorg, steun en begeleiding bieden voor zeelieden	- Toezicht op regelgeving - Toetsen en controleren van ISPS plannen in de praktijk
Perspectief op walverlof	Terminal stelt procedures op die voldoet aan ISPS regelgeving, inclusief procedure voor walverlof. Dient de procedure bekend te maken aan agenten.	Is op de hoogte van de procedure en zorgt voor een snelle afhandeling.	Is gebaat dat bemanning het zeemanshuis kunnen bezoeken en faciliteert het bezoek door het ophalen en terugbrengen. Heeft afspraken met terminals en is bekend met de procedures.	Ziet walverlof als een belangrijke gelegenheid voor zeelieden om hun geestelijke gezondheid te ondersteunen. Heeft zelf ook ervaringen met de obstakels om schepen al dan niet via een terminal te bezoeken	Onderkent het belang van walverlof. Ziet erop toe dat dit ook in de ISPS plannen is opgenomen en toetst de procedures in de praktijk.



Bron: Folder zeemanshuis Amsterdam met alle locaties en terminals waar bus van zeemanshuis de zeevarenden kan komen ophalen en afzetten

Verschillende terminals en hun perspectief

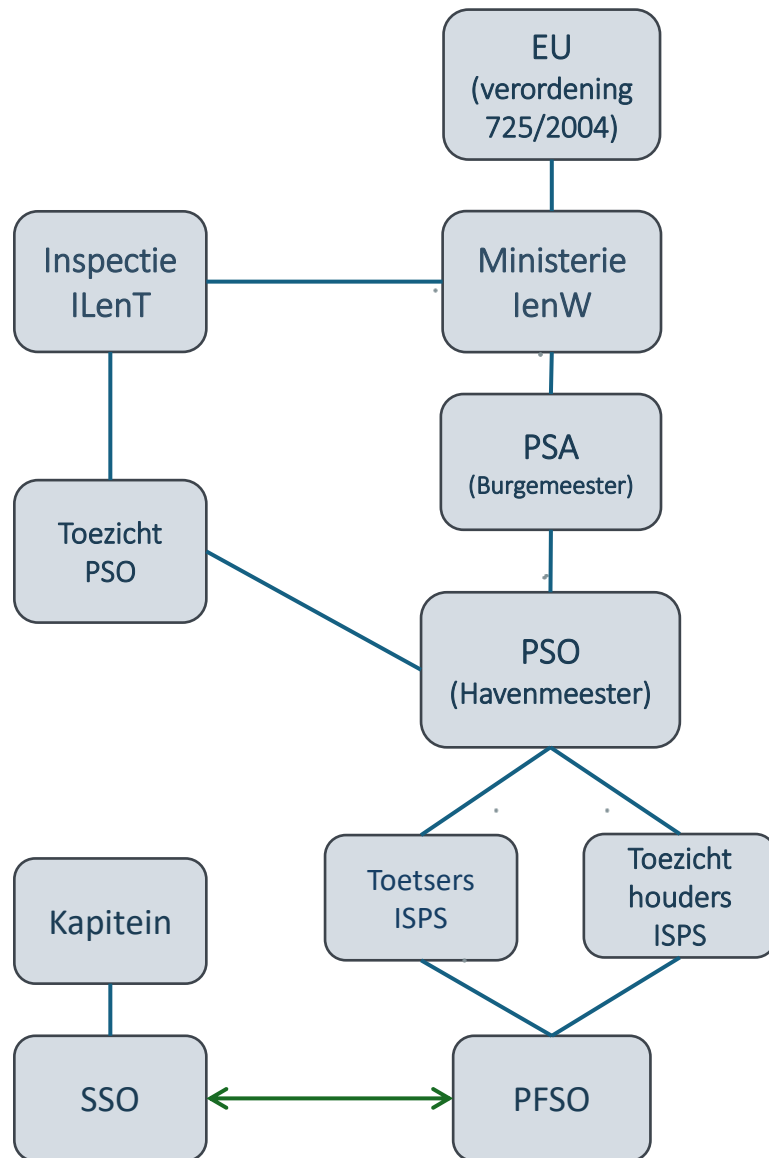
	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5	Terminal 6
Huidige situatie	• Geen aflossingen/ bevoorrading over de terminal • Alles via KP • Betaalt 10x per jaar de kosten voor KP • Geen security aanwezig; hek met pasje	• Niemand mag over terminal lopen • Alles via busje • Kosten om busje te huren € 35 per dag • Terminal betaalt bewaking van 7 tot 18 u; daarna betalen schepen	• Mogen over terminal naar bewaking lopen • Zeemanshuis en OV op loopafstand • Elektronische poort en bewakingsdienst aanwezig (na sluiting op afstand)	• Niemand mag over terminal lopen • Alles via KP • Geen regeling voor kosten • 24/7 bewaking aanwezig	• Mogen over terminal lopen naar poort • Routes met gele lijnen goed aangegeven • Tussen 6 en 20 u is er een portier; daarna operator op afstand	• Niemand mag over terminal lopen • Alles via KP • Kosten door terminal gedragen • 24/7 bewaking aanwezig
Perspectief	Crew welfare is belangrijk. Maar alles moet via het water.	De wereld is veranderd; het is gevaarlijker en we zijn strenger.	Praktisch inregelen; binnen de regels zo makkelijk mogelijk maken en met menselijke maat.	Als fabriek geen focus. Pontons weggehaald en veiligheid belangrijk. Agent is aanspreekpunt.	Op iedere olie terminal hetzelfde beleid. Zorg dat je alles op orde hebt.	Bemannings is niet vrij om te lopen. Wel specifiek gesteld dat er geen kosten zijn voor bemanning.
Best practices	Stelt 10x per jaar kosten beschikbaar voor KP aan zeemanshuis	Hebben 5 busjes die gehuurd kunnen worden voor personen vervoer	Actief mensen aan boord informeren over wat er kan en mag.	Loopt via de agent.	Goed en makkelijk faciliteren. Bijv. bakfiets voor boodschappen.	Kosten voor KP zit in vrachtprijs.
Quote	<i>“Als rederij wil betalen loopt het goed; anders niet. Probleem is wie de rekening wil betalen. 10x per jaar willen wij dat tegemoet komen”</i>	<i>“Eigen elektrische busjes om te verhuren is handig. Dat zouden andere terminals ook kunnen doen.”</i>	<i>“Menselijke maat vinden wij belangrijk. Dus beter om het praktisch en verstandig in te regelen. Dat komt ook de operatie ten goede.”</i>	<i>“Voor ons is het complicerend als mensen over terrein lopen of door hekken glippen. Veiligheid staat voorop.”</i>	<i>“Wij hebben een goed aangegeven veilige route. Dit staat ook in veiligheidshandboek dat aan kapitein wordt overhandigd.”</i>	<i>“Er is een optie via KP en we betalen voor de bemanning.”</i>



Openbare steigers zijn afgesloten met hek en loopdeur

- PoA beheert wachtsteigers waarbij er nood/looppoorten aanwezig zijn, die vanuit binnen zijn te bedienen.
- In de Declaration of Security (DoS) staat aangegeven dat de **Ship Security Officer (SSO)** bemanning toegang tot de faciliteit kan geven en verantwoordelijk is om de poort te sluiten. Dit is ook van toepassing op kade Pier Azië en Aziëhavenkade.
- Bij palen en boeien regelt de agent het vervoer via de boot van de Koperen Ploeg en maakt de Koperen Ploeg het DoS formulier op.
- De **Port Facility Security Offer (PFSO)** speelt een belangrijke rol bij het faciliteren en controleren van walverlofprocedures binnen de kaders van de ISPS-code. Hoewel de ISPS-code geen gedetailleerde richtlijnen geeft over walverlof zelf, zijn er wel duidelijke verantwoordelijkheden voor de PFSO met betrekking tot de veiligheid en toegang tot de havenfaciliteit. Bijvoorbeeld het faciliteren van veilige doorgang en het toezicht houden op naleving van regelgeving.

De rolverdeling - International Ship and Port Facility Security (ISPS)



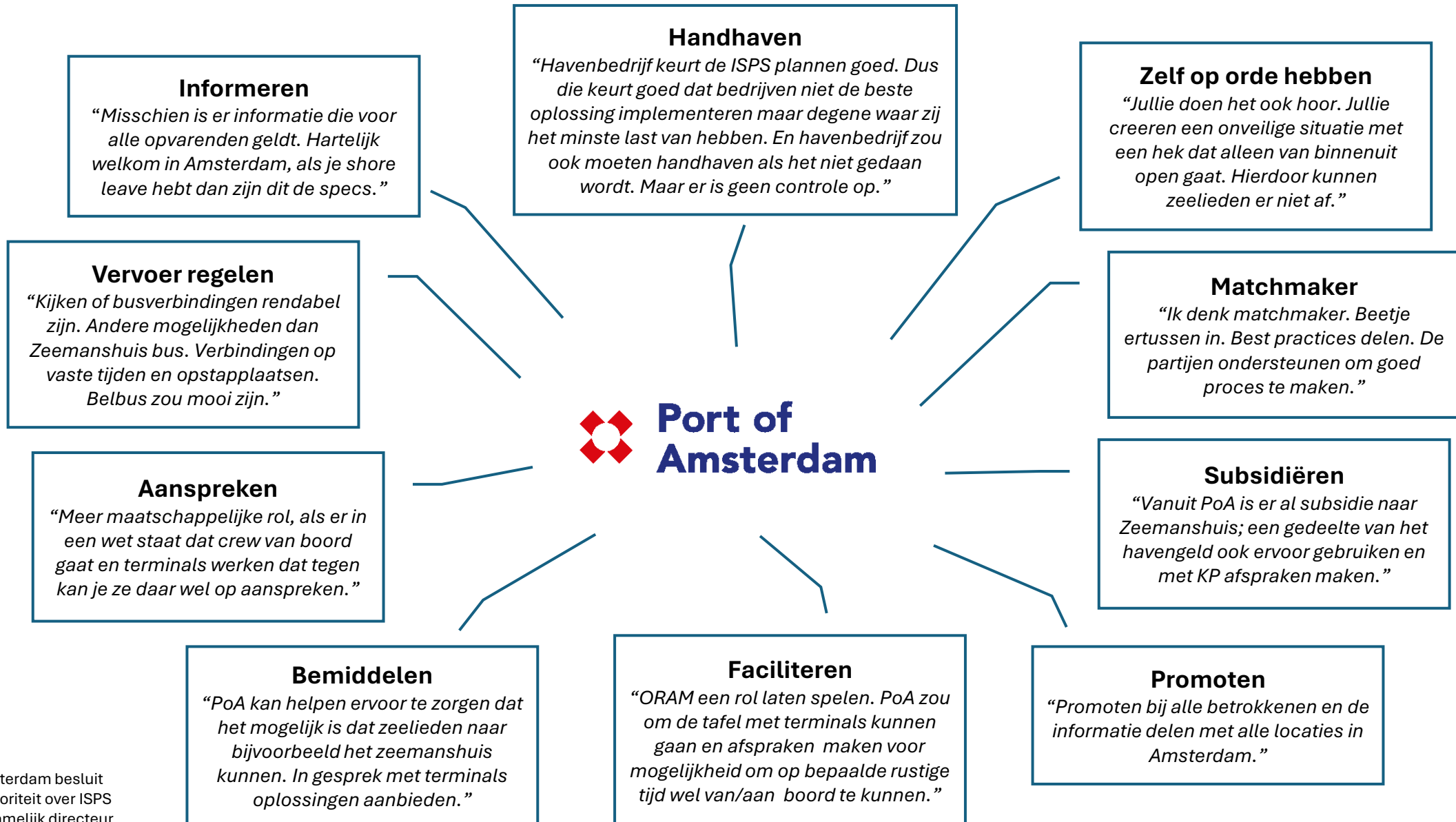
In de ISPS regelgeving voor havenfaciliteiten (terminals, kades, palen en boeien) worden onderstaande functies onderscheiden, elk met specifieke verantwoordelijkheden:

- **DE EU;** stelt ISPS richtlijnen vast voor lidstaten.
- **Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W):** voor Nederland is I&W het ministerie die de ISPS richtlijnen voor de Nederlandse zeehavens vaststelt.
- **Inspectie Infrastructuur, Leefomgeving en Transport (ILT).** Deze toezichthouder houdt vanuit nationaal perspectief toezicht op de naleving van de ISPS richtlijnen door de havenmeesters zoals vastgesteld door I&W.
- **Port Security Autoriteit (PSA) / Burgemeester:** De burgemeester is verantwoordelijk voor het handhaven van de beveiliging en het voldoen aan de ISPS-code binnen zijn of haar gemeente, waarbij hij of zij samenwerkt met de havenmeester om de veiligheid van de haven en de scheepvaart te waarborgen.
- **Port Security Officer (PSO) / Havenmeester:** De havenmeester is als havenautoriteit verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de ISPS-regels binnen de haven. Dit houdt in dat de havenmeester controleert of de havenfaciliteiten voldoen aan de vereisten van de ISPS-code, zoals het opstellen en implementeren van een Port Facility Security Plan (PFSP) en het toezicht houden op de beveiliging van de toegangspoorten en gebieden binnen de haven.
- **Toetsers en Toezichthouders:** Om de verantwoordelijkheden uit te voeren stelt de havenmeester toetsers en toezichthouders aan om te beoordelen of faciliteiten in de haven voldoen aan de gestelde ISPS richtlijnen
- **Port Facility Security Officer (PFSO)**
De PFSO is verantwoordelijk voor de veiligheid van de havenfaciliteit (een terminal of een openbare kade). Deze rol omvat het opstellen, uitvoeren en onderhouden van het Port Facility Security Plan (PFSP). De PFSO houdt toezicht op de toegang tot de havenfaciliteit, beoordeelt veiligheidsrisico's en coördineert reacties op incidenten. De PFSO werkt nauw samen met de SSO van de schepen die de haven aandoen.

ISPS rollen op zeeschepen

- **Ship Security Officer (SSO)**
De SSO is verantwoordelijk voor de beveiliging aan boord van het schip. Hij of zij houdt toezicht op de implementatie van het veiligheidsplan van het schip, voert risicobeoordelingen uit, en zorgt voor de naleving van veiligheidsmaatregelen, zoals toegangscijfers en procedures voor het omgaan met incidenten. De SSO werkt samen met de PFSO van de haven om de veiligheid te coördineren.
- **Kapitein**
De kapitein van het schip speelt een cruciale rol in het handhaven van de veiligheid aan boord en het volgen van de ISPS-regels. De kapitein heeft de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de scheepvaartveiligheid, inclusief het coördineren van veiligheidsmaatregelen in samenwerking met de SSO.

Verwachtingen over de rol van Port of Amsterdam



(Note: in Amsterdam besluit bevoegde autoriteit over ISPS certificaat, namelijk directeur CNB en burgemeester)

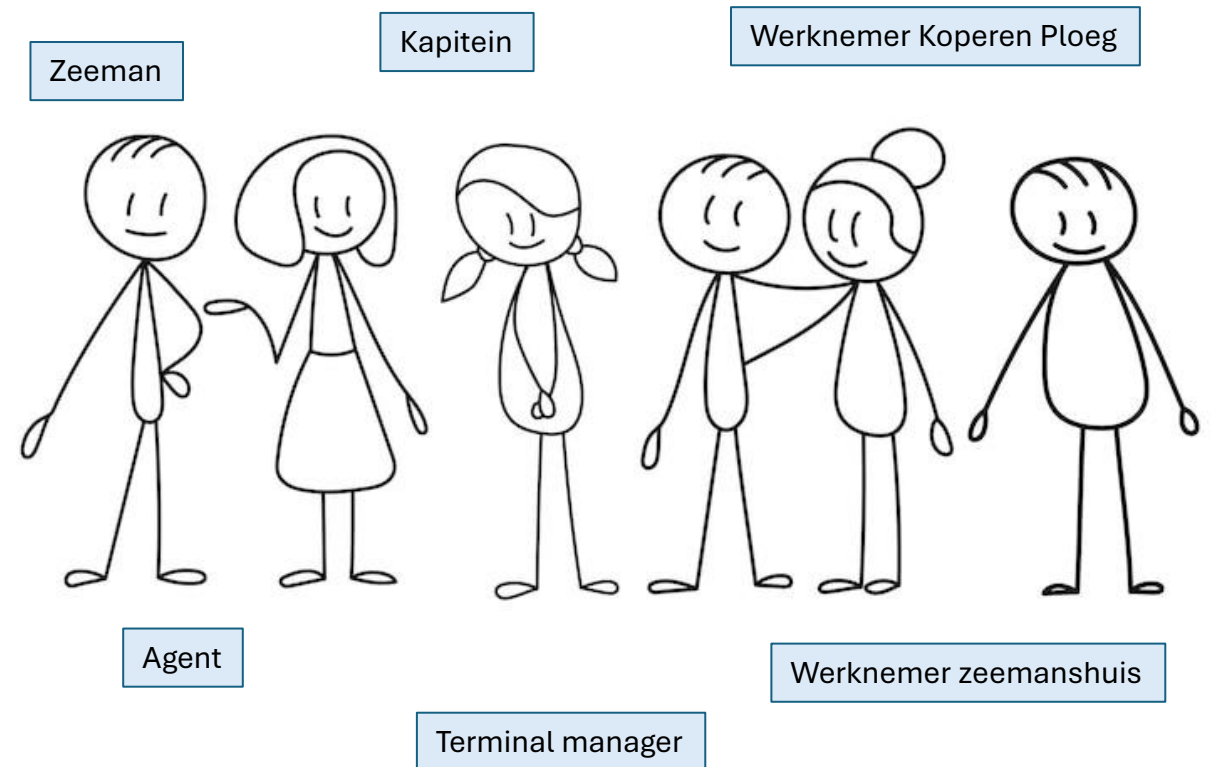
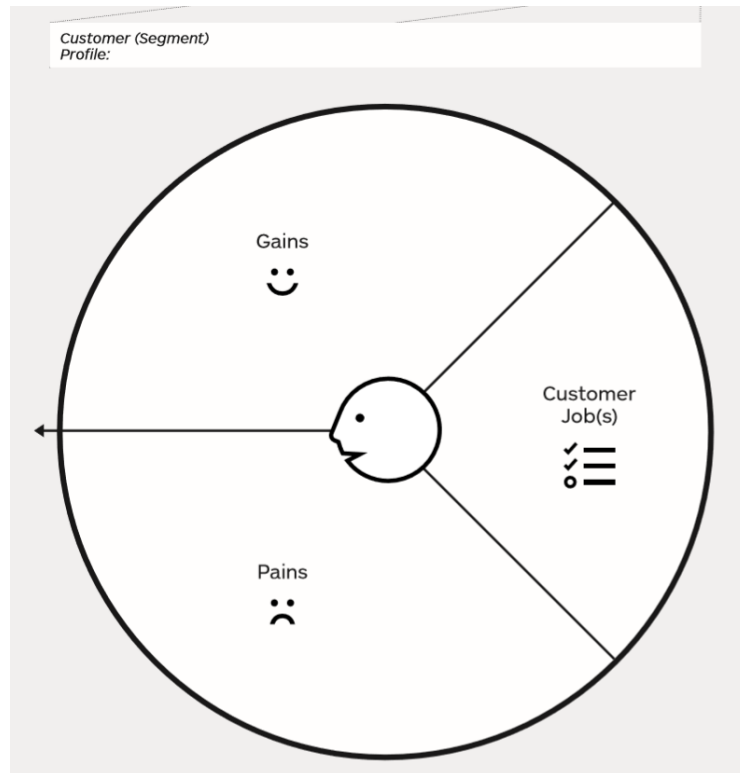
Quotes uit interviews met stakeholders

Persona's

De verschillende betrokkenen nader in beeld

Verschillende persona's in beeld

- Wat kenmerkt deze doelgroep?
- Wat vertellen ze ons over walverlof (**quotes**)?
- Welke taken (**jobs**) proberen ze gedaan te krijgen voor walverlof?
- Welke voordelen of uitkomsten (**gains**) proberen ze te bereiken?
- Welke pijnpunten (**pains**) ervaren ze?



Walverlof

Walverlof Zeeman	Hardwerkend, familiegericht, internationaal, avontuurlijk, bewust van hiërarchie, lange periodes van huis, trouw		
Quote	“Aan boord is het voornamelijk werken. Soms praat ik met andere bemanningsleden, maar verder doe ik weinig anders. Vroeger kregen we verlof en konden we van boord in de havens, maar dat mag nu niet meer.”		
 	Jobs to be done	Gains	Pains
	Belangrijk ↑ Ontspanning zoeken om stress tegen te gaan ↓ Kopen van benodigdheden zoals SiM kaart ↓ Contact met buitenwereld en andere zeevarenden ↓ Minder belangrijk	Essentieel ↑ Procedure met menselijke maat voor walverlof ↓ Kapitein, rederij en agent die walverlof faciliteren ↓ Plek om beschermingsmiddelen achter te laten ↓ Nice to have	Extreem ↑ Gevoel dat walverlof onmogelijk wordt gemaakt ↓ Hoge kosten voor vervoer per boot of taxi ↓ Onduidelijkheid over procedures en regels ↓ Matig

Walverlof

Kapitein	Stressbestendig, flexibel, verantwoordelijk, ervaren rot in het vak, heeft elke haven in de wereld ongeveer gezien, nuchter, focus op veiligheid, eindverantwoordelijk voor schip en bemanning		
Quote	<i>“Ik heb een vrouw en kinderen. Het lang van huis zijn is moeilijker dan voor zij er waren. Gelukkig kunnen we tegenwoordig elke dag contact hebben. Mijn vrouw wil graag dat ik filmpjes stuur als ik onderweg dolfijnen zie.”</i>		
 	Jobs to be done	Gains	Pains
	Belangrijk ↑ Zorgdragen voor lading, schip en bemanning ↓ Streven naar soepel en snel verloop van operatie ↓ Toestemming geven voor walverlof ↓ Minder belangrijk	Essentieel ↑ Soepele reis en proces van laden en lossen ↓ Voorkomen van incidenten en verstoringen ↓ Goede informatie voorziening over walverlof ↓ Nice to have	Extreem ↑ Gedoe als bemanning zich niet aan regels houdt ↓ Kosten die niet door rederij vergoed worden ↓ Onnodig moeilijke procedures voor walverlof ↓ Matig

Walverlof

Walverlof Agent		Praktisch, regelaar, nuchter, flexibel, vindingrijk, afhankelijk van anderen, spin in het web	
Quote		“Wij willen alles wel regelen en faciliteren, maar van tevoren moet wel duidelijk zijn wat de regels van de terminal zijn en wie de rekening voldoet. Ik wil geen extra gedoe en handelingen.”	
 	Jobs to be done	Gains	Pains
	Belangrijk ↑ Faciliteren van walverlof en regelen vervoer en facturatie ↓ Communiceren van beleid en regels aan het schip ↓ Contact onderhouden met terminal, security, schip ↓ Minder belangrijk	Essentieel ↑ Goede samenwerking met terminal en schip ↓ Heldere handleiding vanuit terminal en/of haven ↓ Bemanning houdt zich netjes aan de regels ↓ Nice to have	Extreem ↑ Steeds meer werk per schip zonder extra verdiensten ↓ Lastig om nota KP te splitsen of betaald te krijgen ↓ Gedoe als bemanning zich niet aan regels houdt ↓ Matig

Walverlof

Werknemer zeemanshuis	Zorgzaam, hulpvaardig, betrokken, wil zoveel mogelijk faciliteren, maakt zich zorgen om toekomst van zeemanshuis		 
Quote	<i>“Wij zijn er als havendominiee en zeemanshuis echt voor de mens. Zeevarenden zitten vaak maandenlang aan boord zonder voet aan wal te zetten. Ze willen ook wel eens een ander behangetje zien en weg uit die machinewereld van de scheepvaart.”</i>		
 	Jobs to be done	Gains	Pains
	Belangrijk ↑ Ontspanning en vertier aanbieden aan zeelieden ↓ Beheren en uitbaten van zeemanshuis ↓ Halen en brengen van en naar zeemanshuis ↓ Minder belangrijk	Essentieel ↑ Welzijn bevorderen voor zeelieden ↓ Goede samenwerking met betrokken ↓ Verkoop van benodigdheden (SIM kaart) ↓ Nice to have	Extreem ↑ Teruglopende aantallen bezoekers zeemanshuis ↓ Voelt zich tegengewerkt door terminals ↓ Tekort aan vrijwilligers en financiële middelen ↓ Matig

Walverlof

Terminal manager	Praktisch, focus op operationele proces van laden en lossen, hecht belang aan veiligheid, heeft belang van eigen klanten voor ogen, vertrouwt en leunt op agent, weinig contact met bemanning		
Quote	<i>“Wij hebben een duidelijk beleid over wat wel en wat niet kan. Het operationele proces gaat altijd voor. Veiligheid op de terminal is extreem belangrijk. Ik voel me niet verantwoordelijk voor alle rekeningen van schepen die hier aanmeren.”</i>		
 	Jobs to be done	Gains	Pains
	Belangrijk ↑ Alles plannen rondom terminal (laden, lossen, etc) ↓ Voldoen aan ISPS en veiligheidsprotocollen ↓ Communiceren over beleid en regels op de terminal ↓ Minder belangrijk	Essentieel ↑ Snelle en efficiënte doorstroom van lading ↓ Agent ontzorgt en regelt alles rondom walverlof ↓ Kapitein en bemanning houden zich aan de regels ↓ Nice to have	Extreem ↑ Gevaarlijke situaties als personen over terrein lopen ↓ Onnodig oponthoud in operationele proces ↓ Hoge kosten moeten maken om walverlof te faciliteren ↓ Matig

Walverlof

Werknemer
Koperen Ploeg

Flexibel, veiligheidsbewust, probleemoplossend, jarenlange ervaring, betrouwbaar, beschikbaar voor allerlei hand en span diensten in de haven

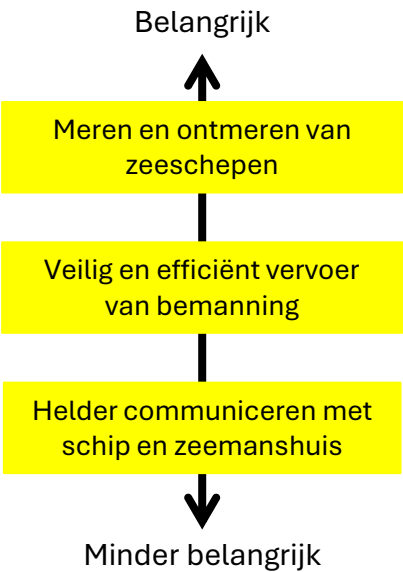


Quote

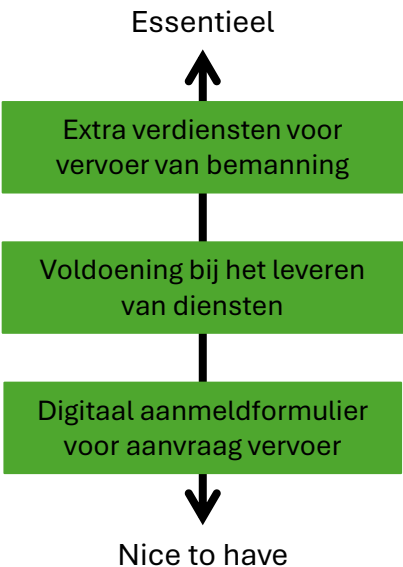
“Wij maken geen scheiding in wie we vervoeren. Als je een uur vantevoren belt, dan zijn we ter plaatse wanneer en waar in de haven je wilt. Voor walverlof rekenen wij een gereduceerd tarief.”



Jobs to be done



Gains



Pains



Conclusies en aanbevelingen

Best practices in de Amsterdamse haven

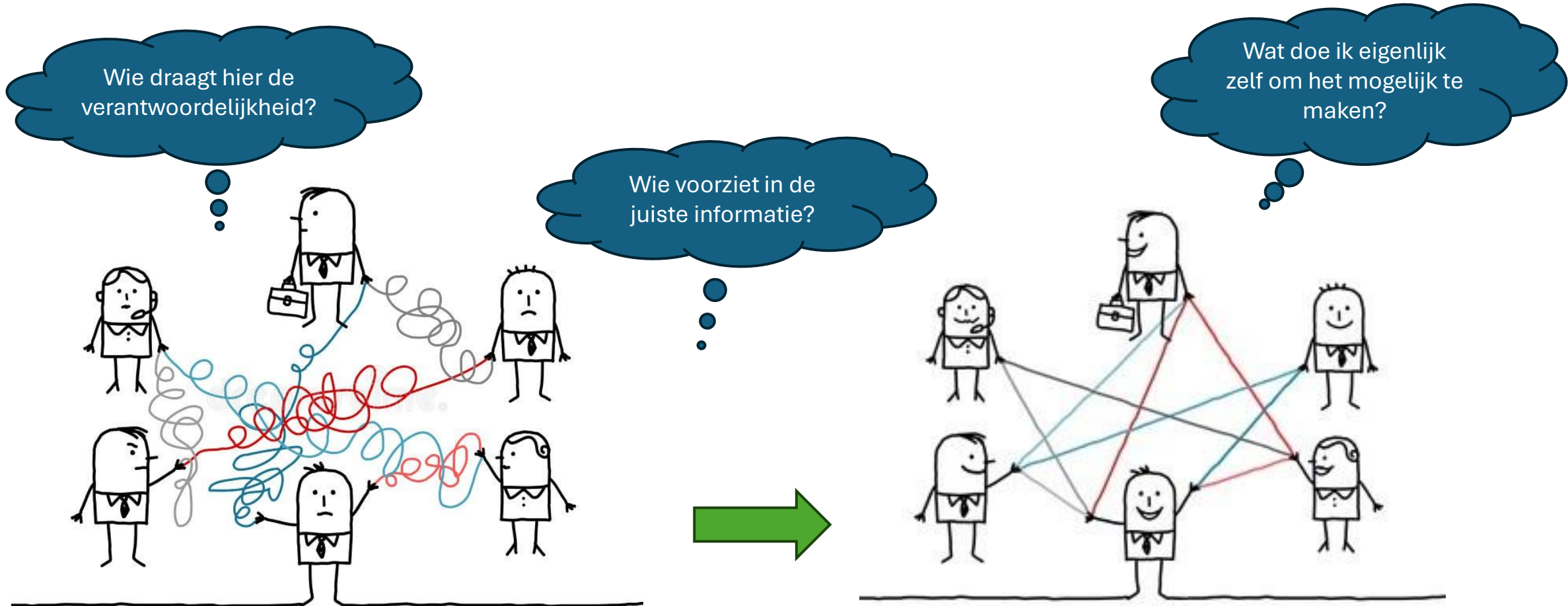
- Zeemanshuis en Koperen Ploeg:
 - Halen en brengen van bemanning op afspraak (zeemanshuis)
 - Reserve pot extra kosten (zeemanshuis Rotterdam)
 - Beschikbaar 24/7 voor ophalen en terugbrengen naar schip (KP)
 - Beheren van kosten en afspraken met boot roeiers (zeemanshuis Rotterdam)
 - Betrokkenheid en bevlogenheid van zeemanshuis (havendomeinee, medewerkers)
- Terminals en openbare kades:
 - Elektrische bussen beschikbaar voor op terrein
 - Eén duidelijk protocol voor alle bewegingen over de terminal
 - Pincode per schip voor toegang door hek
 - Actief informeren van bemanning bij binnenkomst schip en aan boord gaan
 - Rittenkaart voor Koperen Ploeg boot beschikbaar stellen
 - Openbare steigers: toegangsdeuren 24/7 van binnenuit te openen
 - Beveiliging: op afstand via camera en tourniquet bij niet 24/7 bezetting
- Agenten:
 - Goede informatievoorziening aan bemanning (via loads en agent)
 - Actieve betrokkenheid bij het regelen van vervoer en toegang



Conclusies



Helderheid en goede samenwerking is essentieel





Bijeenkomst in Zeemanshuis

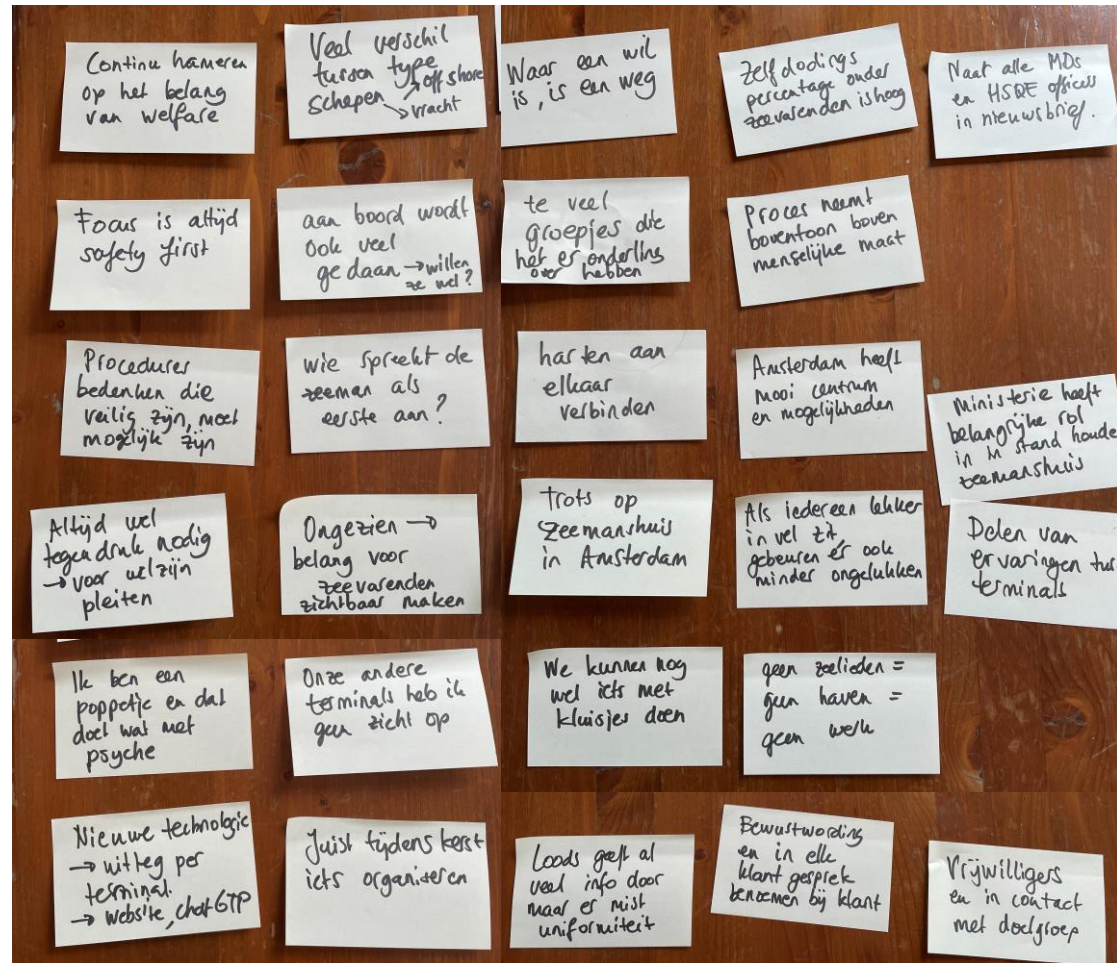


- Op dinsdag 9 juli presenteerden wij de resultaten van ons onderzoek tijdens een bijeenkomst in het zeemanshuis van Amsterdam
- Er ontstond zich een mooie discussie; aanwezig waren bedrijven, agenten, nautisch dienstverleners, inspecteurs, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de havendominiee en zeemanshuis uit regio Rotterdam.
- Onze havenmeester Milembe Mateyo sloot af met de oproep aan ons allen:

"Laten we dit als startpunt nemen om door te gaan en daadwerkelijk iets te verbeteren aan de situatie van zeevarenden."



Uitkomsten discussie



Bijlagen

Bronnen en gegevens

1. Maritime Labour Convention (MLC) 2006 (zie [link](#))
2. Seafarers Happiness Index (zie [link](#))
3. Onderzoek 'Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens', door Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (zie [rapport](#))
4. Shore leave: rare, brief and in danger of extinction, onderzoek ITF Seafarers Trust (zie [link](#))
5. Rapportage bezoekers zeemanshuis Amsterdam (2024)
6. N=25 interviews met agenten, terminals, nautische dienstverleners, inspecteurs, havendominiee, zeemanshuis (Amsterdam en Rotterdam), Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KNVR)