2018

Zeemanswelzijnswerk

De behoeften van zeevarenden en noodzaak van welzijnswerk
The needs seafarers have and the necessity of welfare work

J.C.H. Koning

2018

Dit onderzoeksrapport is een deel van een masterscriptie naar de creatie van publieke waarde in de haven van Rotterdam uitgevoerd door J.C.H. Koning. Dit onderzoeksrapport omschrijft een deel van de resultaten die zijn gevonden. In dit onderzoeksrapport wordt beschreven wat de primaire behoeften zijn die zeevarenden hebben en hoe hierin wordt voorzien in de haven van Rotterdam.
De masterscriptie is uitgevoerd aan de Erasmus Universiteit Rotterdam als afstudeeronderzoek voor de Master Bestuurskunde. Dit onderzoek is vanuit de universiteit begeleid door mw. dr. L. Den Dulk en mw. dr. R.F.I. Moody.

This research report is part of a master's thesis on the creation of public value in the port of Rotterdam carried out by J.C.H. Koning. This research report describes a part of the results that have been found. This research report describes the primary needs that seafarers have and how this is provided for in the port of Rotterdam. The Master's thesis is a graduation research for the Master Public Administration at Erasmus University Rotterdam. This research was supervised by dr. L. Den Dulk and dr. R.F.I. Moody.

For the English part of this research report please go to page 33

Mocht u nog vragen hebben over dit onderzoeksrapport dan kunt u mailen naar:
If you have any questions about this research report, please email your questions to:

researchwelfare18@gmail.com

Nederlandse versie

Inleiding	**pagina 4**
Context	**pagina 5**
Rotterdamse Haven	*pagina 5*
Zeemanswelzijnswerk	*pagina 6*
Manier van onderzoeken	**pagina 9**
Analyseplan	*pagina 9*
Meetinstrumenten	*pagina 10*
De behoeften van zeevarenden	**pagina 11**
Behoefte 1	*pagina 11*
Behoefte 2	*pagina 13*
Behoefte 3	*pagina 15*
Behoefte 4	*pagina 17*
Voorziening in de haven van Rotterdam	**pagina 19**
Voorziening 1	*pagina 19*
Voorziening 2	*pagina 21*
Voorziening 3	*pagina 23*
Voorziening 4	*pagina 24*
Conclusie	**pagina 26**
Aanbevelingen	**pagina 28**
Bronnen	**pagina 57**

Inleiding

De maritieme wereld is constant in verandering. De schepen worden steeds groter, de hoeveelheid bemanning wordt steeds kleiner en alles gaat veel sneller en meer geautomatiseerd. Ondanks deze veranderingen staan er al ruim 150 jaar personen en organisaties klaar om een belangrijke groep in de maritieme wereld op te vangen en te zorgen voor hun welzijn, deze groep zijn de zeevarenden. Zeevarenden gaan soms heel de wereld over en hebben contracten die vaak maanden duren. Dit betekent voor hun een lange tijd van huis, familie en vrienden. Zo komen er ook duizenden zeevarenden aan in de haven van Rotterdam en zij hebben soms extra hulp, ondersteuning en informatie nodig of zijn gewoon simpelweg opzoek naar een beetje ontspanning, even weg van het schip. Maar wat zijn nu precies de behoeften die zeevarenden hebben wanneer zij in de haven van Rotterdam aankomen en wat is, in het verlengde daarvan, de noodzaak van zorg voor zeevarenden? In dit onderzoeksrapport wordt geprobeerd een antwoord te geven op deze vraag. Aan de hand van interviews, observaties en het bestuderen van documenten is onderzocht waar vandaag de dag de grootste behoeften liggen en op welke manier de personen en organisaties die zich bezighouden met deze welzijnszorg, het netwerk, hun werk het best zouden kunnen inrichten. Door veranderingen in de maritieme wereld, maar ook daarbuiten zoals technologische ontwikkelingen, is het niet gek om te bedenken dat er dingen veranderen binnen de welzijnszorg voor zeevarenden.

Dit onderzoek naar de behoeften van zeevarenden is tot stand gekomen door Arend Boer namens Stichting Welzijn Zeevarenden Rotterdam (SWZR), Joost de Bruijn en Gerben Jongenotter. Zij zijn al lange tijd actief voor het welzijn van zeevarenden en gaven er de voorkeur aan dit onderzoek uit te laten voeren door iemand die niet betrokken is bij het welzijnswerk. Het onderzoek moest zo neutraal mogelijk blijven. Deze personen hebben het onderzoek wel ondersteund wanneer dit nodig was, bijvoorbeeld bij het wegwijs maken in de haven.
Dit onderzoeksrapport is een deel van een masterscriptie. In deze masterscriptie zal dieper worden ingegaan op relaties en wordt er uitgebreider en meer vanuit theorie gekeken naar de welzijnszorg voor zeevarenden. Dit onderzoeksrapport geeft dus enkel weer wat de behoeften van zeevarenden zijn en hoe hierin wordt voorzien in de haven van Rotterdam.

Allereerst zal er zeer kort een impressie worden gegeven van de Rotterdamse haven, aangezien dit onderzoek zich voornamelijk richt op de welzijnszorg van zeevarenden in de Rotterdamse haven. Daarna zal worden ingegaan op de geschiedenis van de welzijnszorg en hoe deze er vandaag de dag uitziet. De geschiedenis van de welzijnszorg voor zeevarenden in Rotterdam is veel uitgebreider dan in dit onderzoeksrapport wordt beschreven. Voor een meer diepgaande kijk in deze geschiedenis

wordt u verwezen naar het boek *In Veilige Haven* geschreven door J. Oudenaarden en R. Vroegindeweij. Vervolgens zal kort de Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) worden besproken omdat dit document in de maritieme wereld en zeker voor het welzijn van zeevarenden van belang is en niet ongenoemd mag blijven. Hierna zullen de resultaten uit het onderzoek gedeeld worden betreffende waar zeevarenden behoefte aan hebben en hoe in deze behoeften wordt voorzien in de haven van Rotterdam. Afsluitend zullen er een aantal aanbevelingen worden geformuleerd.

Context

Rotterdamse haven

Nederland heeft één van de grootste havens van de wereld, de haven van Rotterdam. Met een notering in de top tien van de wereld en de grootste van Europa is dit een wereldhaven waar het afgelopen jaar de ladingen van bijna 30.000 zeeschepen en 105.000 binnenvaartschepen werden verwerkt (Havenbedrijf Rotterdam, 2017). Deze schepen brachten bijna 324 miljoen ton aan goederen de haven binnen en waren goed voor een afvoer van bijna 144 miljoen ton. De haven verwerkt allerlei verschillende soorten goederen van chemie en raffinaderijen maar ook containers en overige goederen. De haven is qua vorm een langwerpige haven en heeft een totale lengte van ongeveer 42 kilometer. Het totale oppervlakte gebied van de Rotterdamse haven bestrijkt ongeveer 12.643 ha en is 24 uur per dag zeven dagen per week toegankelijk (Havenbedrijf Rotterdam, 2017). Opvallend aan de haven van Rotterdam is dat deze zich steeds meer uitbreidt door in zee te trekken. Met de bouw van de Maasvlakte 2 is er een heel stuk nieuw land/haven gecreëerd waarmee de haven nog een stuk richting zee is getrokken. De haven heeft als doel een efficiënte en duurzame haven te zijn en ook in de toekomst de belangrijkste haven van Europa te blijven (Havenbedrijf Rotterdam, 2011). In 2017 was de totale som der bedrijfsopbrengsten 712.127.00 euro, de uiteindelijke winst bedroeg 186.981.00 euro (Havenbedrijf Rotterdam, 2017). De haven creëert werkgelegenheid van ongeveer 180.000 arbeidsplaatsen, de directe en indirecte toegevoegde waarde van de haven is ongeveer 21 miljard euro, wat ongeveer 3% van het bruto binnenlands product (bbp) is (Havenbedrijf Rotterdam, 2018-b). Naast de groep mensen die werkgelegenheid vinden in de haven zijn er ook de zeevarenden die op de schepen werken en dagelijks de haven in en uit gaan. Deze zeevarenden zijn vaak maanden op een schip aan het werk en kunnen soms lange tijd het schip niet verlaten. Wanneer een schip dan aankomt in de haven, biedt dat de kans om iets te doen voor het welzijn van zeevarenden op welke manier dan ook.

Zeemanswelzijnswerk

Ontstaan van zeemanswelzijnswerk

Iets meer dan 150 jaar geleden werd aan de Westerhaven in Rotterdam het eerste zeemanshuis geopend in de Rotterdamse haven, een zeemanshuis op algemene grondslag. Later volgden er nog meerdere zeemanshuizen soms met een duidelijke geloofsachtergrond, soms ook niet. Op veranderende locaties, met vertakkingen en verschillende achtergronden hadden alle zeemanshuizen toch het zelfde doel voor ogen: verzorging, huiselijkheid en ontspanning bieden aan de zeevarenden, meer dan alleen het bieden van een slaapplaats (Oudenaarden en Vroegindeweij, 2012). Hiermee is een begin gegeven aan het zeemanswelzijnswerk. In het begin was er enige huivering voor de taak om zeevarenden op te vangen. *''Men heeft te kampen met vooroordelen, waarvan de belangrijkste is dat het niet juist zou zijn te proberen een matroos beschaving bij te brengen''*(Oudenaarden en Vroegindeweij, 2012). Het idee bestond toen dat zeevarenden ruig moesten zijn omdat zij alleen op die manier hun werk op een juiste manier zouden kunnen uitvoeren. Dit idee veranderde later echter en het welzijnszwerk begon een meer verzorgende rol aan te nemen, zoals blijkt uit de volgende voorbeelden. Een probleem was vaak dat zeevarenden in die tijd hun salaris in een zakje kregen en, wanneer zij dan aan wal kwamen, zij dit zakje met zich mee namen. Zo kon het voorkomen dat een

zeeman iets te veel gedronken had en tegelijkertijd, door een verlies aan zelfbeheersing, een groot deel van zijn salaris kon uitgeven. Om de zeevarenden te beschermen tegen zichzelf werd er meer over dit soort dingen gewaakt onder de mensen die actief waren in zeemanshuizen. Zo werden de zakjes salaris tijdelijk achter gehouden wanneer duidelijk bleek dat een zeeman te veel gedronken had en mogelijk verkeerde keuzes zou kunnen maken door een gebrek aan helderheid. De zeeman zelf werd dan uit zorg binnengehouden om zijn roes uit te slapen (Oudenaarden en Vroegindeweij, 2012). Dit laat zien dat er actief op de zeevarenden werd gelet en dat de zeemanshuizen niet simpelweg een slaapplek boden en vermaak. Zeevarenden werden echt geholpen. Ook kwam het voor dan de mensen in het zeemanshuis de salarissen voor zeevarenden tijdelijk onder hun beheer hielden. De zeevarenden namen dan enkel het bedrag mee wat zij besloten die dag uit te geven (Oudenaarden en Vroegindeweij, 2012). Ook dit geeft de zorgzame rol voor zeevarenden die ontstond goed weer. In de loop der jaren maakt het zeemanswelzijnswerk verschillende veranderingen met zich mee. Enkele redenen zijn het verplaatsen van zeemanshuizen naar verschillende locaties, de ontwikkelingen die de Rotterdamse haven doormaakte, de gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog en ook andere ontwikkelingen in de maatschappij zoals de komst van internet. Deze en andere ontwikkelingen veranderden het zeemanswelzijnswerk van hoe het er ongeveer 150 jaar geleden uit zag, naar hoe het nu wordt vormgegeven.

Welzijnszorg vandaag de dag

Door de jaren heen groeit Rotterdam uit tot de grootste haven ter wereld. Het tonnage wat Rotterdam had bereikt was het hoogst van alle haven in de wereld. Maar niet alleen de haven werd groter, ook de schepen. Door ontwikkelingen in de techniek konden deze schepen met steeds kleinere groepen bemanning varen. In de loop der jaren haalden andere havens in de wereld Rotterdam in en was de Rotterdamse haven niet langer meer de grootste. Dit nam niet weg dat de haven groter werd. De grotere schepen met kleinere groepen bemanning bleven steeds korter in de haven doordat het werk efficiënter werd. Vandaag de dag blijven zelfs de grootste schepen soms minder dan 24 uur in een haven. De manier waarop het zeemanswelzijnswerk werd ingericht 150 jaar geleden is niet meer toepasbaar in deze tijd.

Er zijn verschillende organisaties betrokken bij het zeemanswelzijnswerk. Van internationale organisaties die vaak als koepelorganisatie werken, tot aan kleine stichtingen en organisaties die direct contact hebben met zeevarenden. Nu zijn er nog drie zeemanshuizen open in de haven van Rotterdam. Deze zijn een Deens zeemanshuis in Brielle, een zeemanscentrum in Oostvoorne en het zeemanshuis ‘The flying Angel’ in Schiedam. Hierbij moet worden vermeld dat het Deense zeemanshuis eigenlijk alleen is gericht op Deense zeevarenden. Er waren voorheen meerdere zeemanscentra, onder andere bij de Maasvlakte, Heijplaat, Europoort en in het centrum van

Rotterdam. Deze zijn echter vanwege een tekort aan financiële middelen gesloten. In een zeemanshuis is er vaak gratis internet, er zijn plekken om te ontspannen en er is vaak wat te lezen of een spelletje te doen. Er kan meestal ook geld gewisseld worden. Soms is er wat te eten en te drinken en er is meestal transport aanwezig om zeevarenden van het schip naar het zeemanshuis te brengen en weer terug. In deze zeemanshuizen wordt over het algemeen gewerkt met vrijwilligers. Naast deze zeemanshuizen gebeurt welzijnswerk vaak ook in de vorm van scheepsbezoeken. Hierbij gaan professionals of vrijwilligers aan boord van schepen om daar met zeevarenden te praten, internetkaarten te verkopen, problemen op te lossen, informatie aan te bieden en soms zijn het ook religieuze redenen om aan boord te gaan. Bijvoorbeeld om te praten over de bijbel. Dit laatste komt in mindere mate voor. Hiernaast komt welzijnszorg voor zeevarenden in nog vele andere vormen voor. Zo zijn er hulplijnen die zij kunnen bellen, er zijn organisaties die ook de families thuis helpen en er zijn verschillende instanties die hulp bieden kunnen bieden aan zeevarenden wanneer zij dit nodig hebben. Ook is er wetgeving en zijn er afspraken gemaakt omtrent het welzijn van zeevarenden waaraan gehouden moet worden, een belangrijk document is de Maritime Labour Convention 2006.

Maritime Labour Convention (MLC) 2006

De MLC 2006 is een lijst van afspraken die zijn gemaakt en die alle betrekking hebben op de maritieme wereld. De MLC is tot stand gekomen op zeven februari 2006 onder leiding van de International Labour Office (ILO). De MLC 2006 is tot stand gekomen omdat er één enkel instrument gecreëerd moest worden waarin alle regels en afspraken uit eerder gecreëerde MLC's en andere internationale Labour Conventions up to date werden gebracht en samengevoegd (MLC, 2006). Hiermee is de MLC 2006 een qua inhoud een breed document. Er staan afspraken in die uiteenlopen over minimum leeftijden, medische zorg, training, kwalificaties, lonen en werkomstandigheden. Hiermee is dit document zeer belangrijk als het gaat om het welzijn van zeevarenden.
Een belangrijke paragraaf in dit document, paragraaf 4.4, gaat over de welzijnsvoorzieningen aan de wal. *´´To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being´´* (MLC, 2006;p67). Met name dit stuk van de MLC 2006 heeft dus invloed op hoe het welzijn van zeevarenden in de haven van Rotterdam geregeld moet zijn. De afspraken die hierin staan zijn vooral geformuleerd als een richtlijn. Zo omschrijven de eerste twee punten in deze paragraaf:

''Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare

facilities and services'' (MLC, 2006;p67).

''The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code" (MLC, 2006)

Zoals is te lezen is er geen duidelijke regel van hoe deze toegankelijkheid dan verwezenlijkt zou moeten worden. Er staat enkel dat deze er moet zijn. Verantwoordelijken kunnen hun eigen invulling geven aan wat zij hieronder verstaan. Verder staan er in deze paragraaf 4.4 nog afspraken over: verantwoordelijkheden voor leden, welzijnsfaciliteiten en diensten, welzijnsraden, financieringen van welzijnsfaciliteiten, informatie en regels over zeevarenden in een vreemde haven.

De manier van onderzoeken

Het doel van dit onderzoeksrapport is om te kunnen laten zien wat de belangrijkste behoeften zijn van zeevarenden en in welke mate er wordt voorzien in deze behoeften in de haven van Rotterdam. Om een antwoord te vinden op deze vraag zijn er drie verschillende manieren van onderzoeken gebruikt. Interviewen, observeren en het bestuderen van documenten. Het onderzoek heeft zich vooral gericht op de haven van Rotterdam, maar om toch een breder beeld te kunnen krijgen van wat er nu speelt, zijn ook de havens in Antwerpen, Hamburg en Tilbury meegenomen in het onderzoek. Daarnaast zijn er ook interviews afgenomen met de International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN) en de Merchant Navy Welfare Board (MNWB). Binnen de haven van Rotterdam is er zowel geïnterviewd als geobserveerd. De interviews zijn afgenomen onder zeevarenden, vrijwilligers en professionals. De vrijwilligers en professionals zijn actief binnen organisaties zoals het Havenbedrijf, Port Welfare Committee (PWC), Vakbonden, International Transportworkers' Federation (ITF), kerkelijke organisaties, rederijen, agentschappen en zeemanscentra. Op deze manier is geprobeerd een zo breed mogelijke greep te nemen uit het netwerk van personen en organisatie die betrokken zijn bij de welzijnszorg voor zeevarenden. De zeevarenden waarmee is gesproken variëren in rang van gewone zeeman tot kapitein. Vanwege de tijdsduur van dit onderzoek is het niet mogelijk geweest om met iedereen te spreken die betrokken is bij het zeemanswelzijnswerk.

Analyseplan

Vanuit de theorie die is gebruikt bij dit onderzoek zijn verschillende concepten ontwikkeld. Deze concepten zijn in eerste instantie moeilijk meetbaar omdat er nog geen duidelijke betekenis aan is gegeven. Door de theorie te operationaliseren wordt deze meetbaar en dus bruikbaar in de praktijk.

Een uitgebreide uitleg over de theorie en de manier van operationaliseren is niet meegenomen in dit rapport, deze staan wel in de masterscriptie waar dit rapport een deel van is. Dit rapport is enkel een beschrijving van resultaten. Vanuit de geoperationaliseerde theorie zijn de vragen ontwikkeld die zijn gesteld tijdens de interviews.

Meetinstrumenten

De drie gebruikte meetinstrumenten zijn interviews, observaties en documenten. Een analyse van documenten is gedaan om algemene informatie te verkrijgen. Op deze manier is er een globaal beeld gecreëerd hoe de welzijnszorg voor zeevarenden is vormgegeven en waar zeevarenden mee te maken krijgen.

De observaties zijn gedaan om een kijk te nemen in de welzijnszorg voor zeevarenden. Er zijn verschillende schepen, zeemanscentra en havens bezocht. Er is meegelopen met scheepsbezoekers en er is een kijkje genomen in de verschillende transportdiensten die voor zeevarenden geleverd worden.

De interviews zijn een derde manier van informatie verzamelen geweest en hebben een diepere kijk gebracht in de behoeften van zeevarenden en waar noodzaak ligt voor zeemanswelzijnswerk. Er is gekozen voor een semigestructureerde manier van interviewen. Deze manier biedt de mogelijkheid om vooraf vragen te bedenken die zijn afgeleid uit de theorie. Mocht het interview zo verlopen dat er van de vragen afgeweken moet worden, dan is hier ruimte voor.

Bij een drietal manieren van informatie verzamelen wordt ook wel gesproken over triangulatie. Dit verhoogt de validiteit en betrouwbaarheid van een onderzoek, omdat er vanuit meerdere perspectieven gekeken wordt.

De behoeften van zeevarenden

Hieronder staan de onderzoeksresultaten beschreven. Er is hier primair gekeken naar de specifieke behoeften die zij hebben. Er is dus niet onderzocht wat zeevarenden als leuk beschouwen, of wat zij graag zouden willen hebben. Het gaat om wat zij belangrijk vinden en waar zij echt behoefte aan hebben.

Behoefte 1: Diensten voor goed contact met thuis

Door zowel actoren in het netwerk als de zeevarenden zelf komt deze behoefte bijna altijd als eerst naar voren. Het is van groot belang voor zeevarenden dat zij goed contact kunnen houden met het thuisfront. Met het thuisfront wordt bedoeld de partner en kinderen, familie en vrienden. Zeevarenden zitten aan een contract dat hun maanden lang op zee houdt. De meeste contracten voor zeevarenden met een lagere rang zijn tussen de zes en negen maanden. Het is goed voor te stellen dat in deze periode contact met thuis zeer belangrijk is, zoals een van de respondenten in de interviews omschrijft:

''Contact met huis is gewoon van belang. Je bent aan boord van zo'n schip op je zelf aangewezen

maar ook op je collega's die aan boord zitten maar het is altijd, het zijn families. En die gasten, en nogmaals de meeste zijn Filipino's, tegenwoordig ook veel Russen of Oekraïners, die doen het puur voor het geld''

Deze quote geeft goed weer dat de meeste zeevarenden het niet voor hun eigen plezier doen om zes tot negen maanden, soms nog langer, van huis af te zijn. Het gaat om het salaris wat er mee wordt verdient. De zeevarenden met lagere rangen komen vaak uit landen, zoals de Filipijnen en andere Aziatische landen, waar de lonen van een zeeman als hoog worden beschouwd. Veel zeevarenden zelf geven ook aan dat zij met hun loon de familie moeten onderhouden. Zij zijn de enige die geld verdienen dus het is van belang dat zij een goed salaris verdienen. Als zij klaar zijn met werk en een paar uurtjes vrije tijd hebben, spenderen zij die graag aan hun familie. Dit gebeurt het meest via de smartphone door middel van chatten en videobellen. Een van de geïnterviewde respondenten gaf een voorbeeld wat het verliezen van contact met het thuisfront voor mogelijk gevolg kan hebben.

´´Ik kan dat heel goed begrijpen dat contact met het thuisfront van even appen en even de baby zien en kijken hoe die is gegroeid, ik hoor soms ook van die verhalen van iemand die naar huis gaat en zegt van mijn zoontje herkende me niet meer, en dan denk je toch dat moet pijnlijk zijn´´

Zoals deze quote laat zien kan de lange tijd van huis enorme gevolgen hebben voor het gezin. Deze respondent gaf aan dat er gevallen zijn waar een kind zijn eigen ouder niet meer herkend omdat deze zolang van huis is af geweest. Het onderhouden van dit contact wanneer zeevarenden aan het werk zijn is dus enorm van belang om ook dit soort dingen te kunnen voorkomen.

Voor het onderhouden van dit contact is vandaag de dag internet nodig, aangezien het contacten met thuis vooral gebeurd via apps en video bellen. Niet ieder schip is voorzien van een wifi signaal om op die manier gebruik te kunnen maken van internet. Met name de oudere schepen hebben dit niet. Ook op de modernere schepen die wel wifi hebben is het signaal niet altijd sterk genoeg om er goed gebruik van te kunnen maken.

''Er zijn redelijk wat schepen die ik bezoek die hebben of nog geen wifi of traag en slecht. Ik kan me voorstellen dat je soms wel even wilt skypen of een whatsapp call wilt maken om even je zoontje of dochtertje of je vrouw kan zien''

´´Maar met de zeevarenden die ik dus heb gesproken is het echt die wifi, of die telefoonkaartjes, voor contact met het thuisfront´´

Om deze reden worden er nog altijd veel telefoonkaarten verkocht aan zeevarenden. Uit verschillende interviews met actoren in het netwerk en zeevarenden zelf, maar ook uit eigen observaties, is gebleken dat de vraag naar telefoonkaarten nog altijd zeer hoog is. Er worden vooral telefoonkaarten verkocht die over bijna de gehele wereld te gebruiken zijn. Dit, omdat zeevarenden vaak kort in een haven liggen en dan de gekochte telefoonkaarten ook ergens anders op de wereld willen kunnen gebruiken.
Het bieden voor mogelijkheden voor zeevarenden om te kunnen communiceren met het thuisfront is dus van belang. Zeevarenden kunnen hun kinderen zien opgroeien en er kan worden gesproken met de partner. Hierdoor kan de relatie met de familie thuis in stand gehouden worden. Zeevarenden zijn op de schepen vaak op zichzelf aangewezen. Het contact met thuis kan helpen tegen eenzaamheid. Zeevarenden geven ook zelf aan dat het fijn is om te weten wat er thuis gebeurt omdat ze zo minder in 'spanning' zitten. Zeevarenden geven aan dat het niet fijn is om voor een lange tijd niet te weten hoe het thuis gaat.

Behoefte 2: De mogelijkheden tot shore leave

Met shore leave wordt bedoeld de mogelijkheid van het schip af te kunnen en aan wal gaan. Naast dat zeevarenden contact willen kunnen onderhouden met hun familie en vrienden thuis, geven zij ook zelf aan dat het verlaten van het schip een behoefte is. Zoals al eerder is genoemd werken zeevarenden vaak maanden lang op een schip. In deze maanden aan boord worden er verschillende havens bezocht. De periodes tussen deze havens zitten zeevarenden aan boord van het schip en kunnen zij er dus ook niet van af. De lengte van deze periodes is heel erg verschillend. Het kan zijn dat een schip van Rotterdam naar Antwerpen vaart, of juist van Rotterdam naar Singapore. Maar wanneer er dan een haven wordt aangedaan vinden veel zeevarenden het fijn als er een mogelijkheid is om van het schip af te kunnen. Ook de personen in het netwerk rond het welzijn van zeevarenden zien dit als belangrijk.

''Het zijn mensen die gewoon onder een arbeidscontract staan en die moeten gewoon zes op zes af, er is voor hun een hele korte tijd om aan wal te gaan''

''Maar het is steeds meer van belang dat ze eventueel in de haven even een moment van relax kunnen hebben''

Zoals de tweede quote aangeeft is shore leave vooral bedoeld als een relax momentje. Na een lange periode op zee, op dezelfde vierkante meters, met de zelfde mensen, is het op een gegeven moment

noodzakelijk om ook even weg te kunnen van die situatie.

''Een oase van rust is voor de zeeman waar die zich even van het schip af kan terug trekken met andere lot genoten van andere schepen niet die 20 man waarmee hij iedere dag 9 maanden lang opgescheept zit, nee gewoon even een ander contact, dat is wel belangrijk''

En deze ontspanning is dus ook terug te vinden door je even in een andere omgeving te bevinden en met andere mensen te kunnen praten. Naast het relax momentje wat door respondenten wordt aangegeven als een belangrijk aspect, ligt in het verlengde daarvan ook de veiligheid.

''Dan zit zo'n zeeman 6 tot 9 maanden contract aan boord zonder er af te kunnen misschien. Dan moet je het veiligheidsaspect daarvoor eigenlijk in acht nemen. Is dat wel waar je naar toe wilt met de mensheid die goed moet kunnen functioneren aan boord van een schip. Want behalve de zee, die best wel groot genoeg is om elkaar te ontwijken, maar in de haven varen ze ook, waarvan iemand totaal niet zijn ontspanning vindt zo niet aan boord ook niet buiten het schip want daar is geen tijd meer voor, als we daar dan niet aan voldoen, dat je te maken krijgt met een gestrest mens, die minder goed functioneert. Waardoor de veiligheid eigenlijk in geding komt''

''naja omdat eigenlijk, de mensheid heeft maar een beperkt vermogen om altijd maar te werken. Deze zeelieden zitten 6 tot 9 maanden in contract aan boord. Als zij 6 tot 9 maanden niet van boord af gaan en iedere dag aan boord zitten met de zelfde mensen, gaat niet goed. Niet met je hoofd, ga je zelf maar na, als je hard gewerkt zou hebben dan zou je zeggen joh van nou even helemaal niks''

Een goed uitgeruste zeeman is ook bevorderlijk voor het werk en verkleint de kans op ongelukken (ProjectMartha, 2016). Een moment van rust, door van het schip af te gaan, zou dus ook bevorderlijk kunnen zijn voor de algemene veiligheid.
Uit de gesprekken die gevoerd zijn met zeevarenden zelf blijkt dat zij ook graag de wal op gaan. Zij zien dit als een moment van rust en besteden de momenten aan wal het liefst door boodschappen te doen, de omgeving te bekijken, souvenirtjes te kopen voor thuis, gebruik te maken van internet en in sommige gevallen naar een bar of restaurant te gaan.

Transport (in verlengde van shore leave)
Een belangrijke service voor zeevarenden is het kunnen verlaten van de schepen wanneer zij in de haven aankomen. De zeevarenden kennen deze havens veelal niet, hebben geen eigen vervoersmiddelen, en taxi´s zijn voor de meesten te duur om te kunnen betalen. Veel zeevarenden

hebben daarom baat bij een transportservice die gratis is en die de zeevarenden vervoert van en naar het schip.
Een gratis transport wordt meestal geregeld door de zeemanscentra die met vrijwilligers de zeevarenden komen ophalen. Zij komen naar het schip toe en de zeevarenden worden dan naar het zeemanscentrum gebracht. Vanaf hier maken de zeevarenden afspraken om weer terug gebracht te worden en daarna gaan zij de dingen doen die zij willen doen.

Behoefte 3: Shipvisits

Naast het kunnen verlaten van het schip, hebben zeevarenden ook behoefte aan scheepsbezoekers die aan boord komen op het schip. In het welzijnswerk worden deze mensen meestal shipvisitor of scheepsbezoekers genoemd. Niet elke zeevarende heeft tijd, de mogelijkheden of zin om van boord af te gaan. Maar zij willen wel wat gezelligheid, spulletjes kopen of een praatje maken. Soms ook

over het geloof. De meeste zeevarenden geven zelf aan dat zij de scheepsbezoeken als zeer waardevol en prettig ervaren. Wanneer er hectiek aan boord is van het schip, door bijvoorbeeld controles van politie of van het havenbedrijf, dan is er vaak geen tijd om een scheepsbezoekers te ontvangen. In de overige gevallen wordt er bijna altijd positief gereageerd op een scheepsbezoeker. Scheepsbezoekers hebben over het algemeen drie verschillende doelen waarmee zij aan boord komen op een schip. Ten eerste geven zij informatie over de haven of het zeemanscentrum waar zij actief zijn. Zo kunnen zij bijvoorbeeld transporten regelen wanneer zeevarenden van boord af willen. Daarnaast zijn veel scheepsbezoekers ook aan boord voor een gesprek. Dit kan een wat meer oppervlakkig gesprek zijn over sport, het werk en hobby's, maar dit kunnen ook meer diepgaande gesprekken zijn over familie en persoonlijke problemen, zo geven enkele scheepsbezoekers tijdens de interviews aan.

''ze zijn natuurlijk lang van huis en soms levert dat problemen op, je kan dan met ze praten over dat soort dingen''

´´Maar dat zijn de gesprekken de pastorale gesprekken van hoe kan ik iemand ondersteuning bieden die echt zijn familie mist en iemand die misschien de vroege tekenen van depressie vertoont. Ik heb het nog niet meegemaakt maar een collega wel iemand die echt loopt met zelfmoord neigingen. Het is een beroep waar dat helaas nog vrij hoog ligt. En ook een hoog cijfer heeft richting scheiding´´

Zoals uit de tweede quote blijkt hebben sommige scheepsbezoekers een kerkelijke achtergrond. De welzijnszorg voor zeevarenden is ook ontstaan vanuit de kerk en nog steeds houden kerkelijke organisaties zich bezig met het welzijn van zeevarenden. Uit de interviews en observaties kan worden opgemerkt dat deze scheepsbezoekers met een kerkelijke achtergrond over het algemeen niet met, zoals ze dat zelf noemen, de bijbel aan boord komen. Ze zijn er vooral voor de mensen zelf en wanneer een zeevarende behoefte heeft aan het geloof dan zullen ze daar in helpen. Maar niet elke scheepsbezoeker heeft persoonlijke gesprekken.

''Ze hebben wel behoefte aan praatje pot, maar dan is het nooit een praatje intiem, het is altijd algemeen''

Een derde doel die scheepsbezoekers aan boord brengt is de verkoop van producten. Zoals al is aangegeven is internet zeer belangrijk voor zeevarenden en de scheepsbezoekers nemen vaak telefoonkaarten mee voor de zeevarenden die niet van boord af kunnen. Uit de observaties is duidelijk dat telefoonkaarten de meest verkochte producten zijn. In sommige gevallen is de verkoop

van telefoonkaarten ook de enige reden waarom een scheepsbezoeker aan boord is. Sommige scheepsbezoekers verkopen naast telefoonkaarten nog andere producten zoals souvenirs, chocolade, koekjes, knuffels enzovoorts. Dit zijn veelal de dingen die zeevarenden anders in de supermarkt zouden kopen. Omdat niet elke zeevarenden van boord kan of wil, worden deze producten dus aan boord gebracht.

Behoefte 4: Goede contracten/werkomstandigheden

De werkomstandigheden voor zeevarenden op de verschillende schepen kunnen nogal verschillen. Zoals al eerder is omschreven bestaat er de MLC 2006, waar veel regels en normen in staan opgesteld. Toch houdt niet iedereen zich aan de gestelde normen die moeten gelden voor contracten en werkomstandigheden. Uit de interviews en gesprekken met zeevarenden en de personen in het netwerk komt dit gelukkig niet zeer vaak voor. Toch zijn er schepen waar de contracten en werkomstandigheden niet conform de normen zijn.

''Maar er komen natuurlijk ook schepen binnen waar geen goedgekeurde cao op zit en daar proberen wij in ieder geval een cao voor af te sluiten. In ieder geval dat iedereen gewoon op een bepaald niveau betaald wordt en die verschillen zijn nog al eens heel groot als er geen goedgekeurde cao op zit''

Dit niveau verschil tussen geen goedgekeurd cao en een goed cao is wat belangrijk is voor zeevarenden. Zoals één van de personen in het netwerk tijdens de interviews aangeeft.

''Ik geef altijd maar het voorbeeld, als ik vraag aan iemand joh je verdient 800 dollar dan zegt hij ja in mijn land is dat genoeg. En dan zeg ik ja dat is prima maar morgen komt jouw buurman en die doet het voor 700 en dat krijgt hij de baan natuurlijk en zo gaan we alleen maar naar beneden en zit er geen stijgende lijn in''

''Een volwaardig matroos moet ongeveer 1840 dollar krijgen, maar wij zien ook dat mensen maar 800 dollar per maand krijgen. En als schepen varen zonder cao maken reders daar gebruik van, en zo komt er steeds meer competitie tussen verschillende nationaliteiten.''

''Naja ik heb nooit hun gage bijgehouden maar er zitten natuurlijk verschillen in van betalingen van deze of gene. Maar dat weten zij ook wel, wat dat betreft hebben zij een tamtam die heel erg goed is of groot is waar ze eventueel terecht kunnen. Maar nood breekt wet en dan gaan ze varen bij elke club''

Geen goede cao's zorgen dus voor een soort competitie tussen zeevarenden die met elkaar gaan concurreren voor een baan. Wie het laagste salaris aanneemt wint en de rederijen profiteren hiervan. De lonen kunnen dan op een zeer laag niveau komen. Voor veel zeevarenden is het werk als zeeman puur een baan voor het geld omdat het relatief goed verdient. Zij zijn dus soms bereid om voor een veel lager loon te gaan werken omdat dat in hun thuisland nog steeds een goed loon is. Zoals blijkt uit de bovenstaande quotes. Ze zullen niet snel in discussie gaan over het loon omdat ze de baan graag willen en weten dat er voor hen nog 10 anderen zijn. Daarnaast zijn de families van de zeevarenden ook zeer belangrijk. Zeevarenden zijn vaak de grootverdiener voor het gezin en daarbij vaak ook nog ouders en soms nog een broer of zus.

''Betalingen van salarissen, kijk het is zon jongen zit 9/10 maanden zit hij aan boord, Filipijnse bemanning die moet minimaal 80% naar huis sturen van zijn basis salaris. Als hij al drie maanden niet betaald heeft dan gaat dat doorwerken naar zijn thuisfront en zij worden gewoon het huis uit gegooid, dus voor hun is het gewoon prioriteit dat hun salarissen en home allotment, zo noemen ze dat altijd op tijd zijn zodat dat gewoon door kan gaan''

Het is zo dat sommige bemanning een deel van het salaris direct naar huis stuurt of moet sturen. Dit is om het gezin te onderhouden. Zoals uit de quote is af te lezen is dit soms 80% van het salaris en de overige 20% kunnen zij zelf vrij besteden. Ook dit laat zien hoe belangrijk de salarissen zijn voor de familie en dat het te laat of niet uitbetalen van salarissen grote gevolgen kan hebben voor de familie thuis.

Conclusie

Het is duidelijk dat een viertal behoeften de belangrijkste zijn voor zeevarenden. Dit zijn het contact met thuis, het van boord af kunnen gaan, het krijgen van scheepsbezoeken en goede contracten en werkomstandigheden. Het is belangrijk om nu te weten wat deze behoeften zijn om er ook in de toekomst rekening mee te kunnen houden. Vroeger zouden zeevarenden bijvoorbeeld gezegd hebben dat het bellen vanuit een telefooncel heel belangrijk is. Dit is veranderd naar het kunnen videobellen met een smartphone. Ondanks dat de manier van contactleggen is veranderd, is de achterliggende behoefte onveranderd gebleven. Namelijk het hebben van contact met thuis. Het goed kunnen definiëren van deze specifieke behoeften, is dus van belang om ook over een aantal jaar nog relevante diensten te kunnen leveren.

Voorziening in de haven van Rotterdam

Nu duidelijk is wat de behoeften zijn is het ook interessant om te weten in welke mate er in deze behoeften wordt voorzien in de haven van Rotterdam. Hieronder zal worden besproken in welke mate Rotterdam voorziet in de behoeften die zeevarenden hebben.

Voorziening 1: Diensten voor goed contact met thuis:

De diensten voor goed contact met thuis zijn eigenlijk in de hedendaagse praktijk onder één onderwerp te scharen: internet. De zeevarenden van vandaag de dag hebben geen behoefte meer aan het verzenden van brieven of het bellen naar familie en vrienden vanuit en telefooncel. Brieven duren simpelweg veel langer dan het verzenden van een whatsappje en ook het bellen wordt steeds minder gedaan, wat duidelijk is terug te zien in het verloop van de hoeveelheid telefoontoestellen in zeemanscentra. Deze gaat in een sterke lijn naar beneden. Ook de zeevarenden zelf spreken alleen maar over internet wanneer er gevraagd wordt naar de manieren om contact te hebben met thuis. Midden op zee is er nauwelijks de mogelijkheid om gebruik te maken van internet. Naar schatting heeft slechts 28% van de zeevarenden toegang tot het internet midden op zee (Missiontoseafarers.org, 2016). Daarom gebeurt het contact zoeken met thuis voornamelijk wanneer zeevarenden in de haven zijn. In het aanbieden van internet is er een splitsing op te maken tussen twee varianten: telefoonkaarten en wifi.

Telefoonkaarten

De service voor het aanbieden van de telefoonkaarten, zodat zeevarenden gebruik kunnen maken van internet, komt redelijk goed terug in de praktijk in Rotterdam. Er worden verschillende soorten telefoonkaarten aangeboden zodat zeevarenden keuze hebben. Deze telefoonkaarten worden door scheepsbezoekers aan boord gebracht of zijn te koop in een zeemanscentrum.

''Andere diensten zijn de diensten die je hier ziet, we verkopen ook telefoonkaarten, maar ik wil wel een beetje een balans want soms kom ik op schepen en dan denk ik van was ik hier nou een verkoper of en daar wil ik een beetje voor waken omdat ik ook graag die gesprekken wil aangaan''

Voor de schepen die niet worden bezocht door een scheepsbezoeker is er nog altijd de mogelijkheid om zelf van boord af te gaan en telefoonkaarten te kopen. Niet iedereen is echter in staat van boord te gaan en kan dus niet aan telefoonkaarten komen. Dit wordt over het algemeen door zeevarenden op een aantal manieren opgelost. Ten eerste kunnen ze aan een collega vragen of hij telefoonkaarten kan meenemen, wanneer hij wel is staat is ze te kopen. Ten tweede wordt er soms van tevoren gebeld naar scheepsbezoekers of zij telefoonkaarten langs kunnen brengen. En ten derde wordt er vaak een voorraadje ingeslagen zodat een zeevarende altijd een internetkaart heeft. Zeevarenden kopen soms vijf kaarten in één keer. Het feit blijft wel dat in de haven van Rotterdam niet voor elke zeevarende altijd telefoonkaarten beschikbaar zijn.

Wifi

Wifi is over het algemeen minder beschikbaar in de haven. De haven biedt op dit moment eigenlijk alleen maar wifi aan in de zeemanscentra en met de mobiele wifi-apparaten die scheepsbezoekers soms mee aan boord brengen. In de haven zelf is er geen wifi verbinding. Op de vraag of er wifi in de haven is wordt geantwoord:

''Nee natuurlijk niet. Als jij nu bijvoorbeeld met dit ding naar de waalhaven gaat, waalhaven oost en je zet hem aan en dat geldt voor jouw smartphone precies hetzelfde met de wifi, dan zie je dat je kan inloggen, althans los van paswoorden, op unicentrum, op andere clubs in de buurt allemaal. Je moet wel het wachtwoord weten''

Er zijn vaak wel wifi netwerken in de haven maar die zijn niet toegankelijk omdat er met wachtwoorden moet worden ingelogd. Scheepsbezoekers proberen mobiele wifi-apparaten aan boord van schepen mee te nemen om het wifi probleem op te lossen.

''Dat is een mobiele wifi en hier kunnen dan een stuk of zes/acht smartphones op aangesloten worden. Dan kunnen ze, dit is een KPN, dan kunnen die, die ken je aan boord achterlaten en het was ook de bedoeling dat de ITF seafarers trust omdat dan aan inspecteurs mee te geven die dan aan boord van schepen komen en soms ook vrijwilligers, om die dan even te laten gebruiken''

Zoals uit deze quote blijkt heeft niet elke scheepsbezoeker de beschikking over zo'n apparaat en zijn er in de praktijk nog maar weinig schepen die even gebruik kunnen maken van een mobiel wifi-apparaat.

Wanneer gevraagd wordt aan zeevarenden wat zij het meest nodig hebben is het vaak gratis wifi. Voor telefoonkaarten moet namelijk betaald worden. De wifi op de mobiele wifi-apparaten en in de zeemanscentra is gratis. Het nadeel is alleen dat de wifi moeilijk bereikbaar is omdat meestal van boord gegaan moet worden. Wifi in de haven is er dus wel en in principe toegankelijk voor iedereen, namelijk in de zeemanscentra. In de praktijk is dit echter anders omdat het niet voor elke zeevarende bereikbaar is.

De services voor contact met thuis in de haven van Rotterdam zijn dus redelijk goed geregeld. Er komen geen grote klachten vanuit zeevarenden en actoren uit het netwerk, maar wel is op te merken dat niet elke zeevarende in staat is telefoonkaarten te kopen en ook de wifi in de haven staat nog in de kinderschoenen.

Voorziening 2: De mogelijkheden tot shore leave

De mogelijkheid die zeevarenden hebben om van boord af te kunnen gaan begint eigenlijk al op het schip zelf. Zeevarenden die aan wal willen moeten daar toestemming voor krijgen van hun leidinggevenden. Hier begint het eerste obstakel omdat veel zeevarenden aangeven dat er vaak geen tijd is om van boord af te gaan. Zeker in een grote haven als Rotterdam moet er gerekend worden op een paar uur afwezigheid van het schip wanneer men aan wal wilt. Hier is niet altijd tijd voor. Het niet van boord af kunnen geldt voor alle rangen. Waar de zeevarenden in lagere rangen niet altijd toestemming krijgen om van boord af te gaan omdat er nog te veel werk te doen is, hebben de zeevarenden in hogere rangen op een schip, zoals officieren, vrijwel nooit de tijd om van het schip af te gaan. Hun verantwoordelijkheden houden de meeste officieren tot het einde van hun contract gebonden aan het schip.

Wanneer zeevarenden dan toch de tijd hebben om van boord af te kunnen speelt het volgende obstakel voor hen een rol. Bij dit obstakel komt het eerste onderdeel van het netwerk van actoren

dat zich bezighoudt met welzijn aan de orde. Dit is namelijk het transport van de zeevarenden. Allereerst moet de persoon die de zeevarenden op gaat halen met zijn busje de terminal op. Dit kan al leiden tot problemen zoals de onderstaande quote weergeeft.

''Allemaal weer afhankelijk van zijn er wel genoeg busjes en chauffeurs en vrijwilligers, komen die mensen wel van boord af van de schepen, zijn die chauffeurs aangemeld bij de portier van die terminal, niet goed dan kom je er niet op kan die zeeman er niet af, dat is vervelend. Dus in zijn totaliteit best wel een probleem''

Er moeten genoeg busjes en vrijwilligers zijn om de zeevarenden op te komen halen. Deze service wordt in de haven van Rotterdam geleverd. Er wordt echter aangegeven door actoren in het netwerk dat het soms niet genoeg is.

''Dus wij zouden eigenlijk al een tweede bus nodig moeten hebben, nadeel is dat je dan ook meer vrijwilligers nodig hebt''

Verschillende zeemanscentra bezitten hun eigen bus en ook de Botlekstores rijden zeevarenden heen en weer. Om de zeevarenden op te halen moeten ze wel de terminals op kunnen waar de schepen liggen. Het niet goed aanmelden van transport kan leiden tot problemen omdat je niet wordt toegelaten wanneer je niet goed aangemeld staat. De transporten zijn altijd standaard ritten. Hiermee wordt bedoeld dat het transport altijd gaat vanaf een zeemanscentrum naar het schip en dan weer terug. Er wordt geen mogelijkheid geboden om ergens anders afgezet te worden dan bij het zeemanscentrum en de transporten meer als een soort taxidienst te laten fungeren. Dit brengt als nadeel met zich mee dat zeevarenden weinig keus hebben waar ze naartoe zouden willen gaan en wanneer. Tenzij zij een echte taxi bestellen maar dit is meestal te duur. In de haven van Rotterdam rijden er op dit moment transporten vanaf de Botlekstores, zeemanscentra in Oostvoorne en Schiedam, en een transport vanuit Brielle vanuit een Deenszeemanscentrum dat eigenlijk alleen is gericht op Deense zeevarenden en in de praktijk niet echt wordt gebruikt
Daarnaast sluiten de zeemanscentra ook niet helemaal aan op waar zeevarenden behoefte aan hebben. Zeevarenden geven zelf aan dat ze voornamelijk zeemanscentra bezoeken omdat hier het transport heen gaat. Ook in de observaties blijkt dat zeevarenden vooral gebruik maken van het transport naar het zeemanscentrum en dan vanaf daar de stad in gaan. Ook bestaan zeemanscentra nog voornamelijk uit vrijwilligers. Het zeemanscentrum in Oostvoorne wordt geleid door een professionele manager maar het zeemanscentrum in Schiedam door vrijwilligers. Daarnaast geven actoren ook aan dat er niet altijd voldoende kennis en affiniteit met de zeeman is onder de

vrijwilligers om goed vrijwilligerswerk te kunnen verrichten in een zeemanscentrum.

Dus ook de service voor het verlaten van het schip en aan wal kunnen gaan wordt geleverd in de haven van Rotterdam. Als zeevarenden toestemming van hun leidinggevenden krijgen om het schip te verlaten zijn er enkel een aantal obstakels. Ten eerste de strenge terminals, ten tweede de geringe hoeveelheid busjes, ten derde het kleine aantal vrijwillige chauffeurs en ten vierde de bestemming van de transporten. Er is transport voor zeevarenden maar de locaties waar zij heen gaan is beperkt. De gratis transporten voor zeevarenden dienen niet als taxiservices.

Voorziening 3: Shipvisits

Een andere service waar zeevarenden veel waarde aan hechten is het scheepsbezoek. In de haven van Rotterdam zijn verscheidene scheepsbezoekers. Er zijn betaalde scheepsbezoekers, die meestal als chaplain (havenpastor) werken voor een welzijnsorganisatie, en er zijn vrijwillige scheepsbezoekers. In de Rotterdamse haven is vooral te merken dat deze scheepsbezoekers aan boord komen om informatie aan boord te brengen en een luisterend oor te bieden. Daarnaast verkopen ze meestal telefoonkaarten maar verder verkopen ze niets. In de haven van Antwerpen

bijvoorbeeld rijden scheepsbezoekers rond in busjes met verschillende goederen zoals chips, chocolade en knuffels. Zij komen aan boord van schepen om deze producten te verkopen. Hier lijken zeevarenden veel behoefte aan te hebben wanneer zij niet in staat zijn het schip te verlaten.

''Dus ik zou nog veel meer naar die scheepsbezoek willen, veel meer die connectie met hier en wat kunnen we hier nog meer''

Scheepsbezoekers zelf geven aan dat zij graag meer op scheepsbezoek zouden willen gaan. Het nadeel is echter dat de haven van Rotterdam behoorlijk omvangrijk is en dat schepen bereiken door heel de haven heen lastig is. Meestal is een scheepsbezoeker gebonden aan een bepaald gebied. Ook is er eigenlijk een tekort aan gekwalificeerd personen die de schepen kunnen bezoeken en is er dus mankracht tekort om bij alle schepen aan boord te kunnen gaan.

''*Waar we het net een beetje over hadden ik zou graag veel meer die haven in willen, scheepsbezoek, en dan wat strategischer omdat die haven zo groot is, van we hebben 3 mensen gaan Europoort enzovoort. Dus met teams die schepen bezoeken, met mannen en vrouwen, verschillende talen, verschillende leeftijden''*

In de haven van Rotterdam wordt de service van scheepsbezoeken wel geleverd, maar deze service zou uitgebreid kunnen worden. Ten eerste is zichtbaar dat scheepsbezoekers meer zouden kunnen gaan leveren naast alleen de telefoonkaarten. Zoals etenswaren en souvenirs. En tweede zouden er meer scheepsbezoekers bij moeten komen die in staat zijn het werk goed uit te voeren.

Voorziening 4: Goede contracten/werkomstandigheden

De laatste genoemde dienst waar zeevarenden enorm veel behoefte aan hebben zijn goede contracten en werkomstandigheden. Zoals al eerder is besproken, zijn families vaak afhankelijk van de salarissen die zeevarenden verdienen en er bestaat het risico van concurrentie tussen zeevarenden om arbeidsplekken. Het waarborgen van goede contracten en werkomstandigheden kan hierbij helpen.

In de haven van Rotterdam zijn verschillende inspecteurs die proberen toe te zien of afspraken worden nageleefd. De ITF controleert voornamelijk schepen van goedkope vlagstaten en kijkt of zij CAO's naleven en goede contracten hebben. Zo niet, dan probeert de ITF daar verandering in te brengen en wanneer hier geen medewerking aan wordt verleend dan zullen zij dat schip mogelijk aan de ketting leggen. In Nederland is het beslag leggen op schepen door de Hoge Raad relatief sneller

toegestaan dan in andere landen (Schat, 2011), wat de mogelijkheid tot het aan de ketting leggen van schepen in de Rotterdamse haven gemakkelijker maakt. Er is in de Rotterdamse haven echter maar een klein aantal ITF inspecteurs die verantwoordelijk zijn voor alle havens in het land. Rotterdam is als grootste haven wel de voornaamste haven waar gecontroleerd wordt.

''Nee is niet te doen, en het is niet alleen de haven van Rotterdam weet je, we zijn er voor alle havens in Nederland''

Het is niet reëel te verwachten dat alle schepen in Nederland gecontroleerd worden, terwijl er een ernstig vermoeden is dat hierdoor veel onregelmatigheden niet aan het licht kunnen komen. Daarnaast werkt ook niet elk schip even goed mee zoals blijkt uit onderstaande quote.

''En vaak horen we het ook niet, dan wordt er gewoon gezegd jullie mogen niet met de ITF praten, jullie mogen niet met port state praten zo gaat dat. En dan kom je daar aan boord en je wordt door de kapitein er gewoon vanaf geschopt, bemanning mag niet eens met je komen praten. En volgens dat mensenrechten-artikel moeten ze altijd met een vakbond kunnen praten en dat wordt eigenlijk om zeep geholpen''

Naast de toegewezen inspecteurs zijn er ook de scheepsbezoekers die verhalen kunnen oppikken wanneer er misstanden zijn aan boord.

''Wij zijn geen ITF inspecteurs maar ik denk wel dat wij een beetje die oren en ogen open moeten houden van hoe ziet iemand eruit en dan wel ITF waarschuwen''

De reguliere scheepsbezoekers kunnen dus een belangrijke rol spelen in het vervullen van deze service. Omdat zij wat meer persoonlijk omgaan met zeevarenden proberen zij signalen op te vangen of de pauzes wel goed zijn geregeld en of iemand genoeg rust kan nemen. Daarnaast verspreiden scheepsbezoekers ook informatie aan zeevarenden over hun rechten en plichten als een soort hulpmiddel.

''We hebben ook van die kleine boekjes van de ITF, de Seafarers Bill of Rights, een wat toegankelijkere versie. Het is natuurlijk ook zo als je aan boord van zo'n schip zit dan is een MLC wel heel handig, maar de kapitein of het moederbedrijf verwacht dit en dan spot je dat soort dingen en ik vind dat soms wel lastig want MLC schrijft dit voor maar dit is de daadwerkelijke situatie. Komt zo iemand wel aan zijn rust, draait hij niet te veel uren, krijgt hij genoeg pauze tussendoor''

Het controleren van naleving van contracten is dus lastig omdat er weinig mankracht beschikbaar is, maar ook omdat niet elk schip mee wilt werken. De controle van contracten en werkomstandigheden is wel aanwezig in de haven van Rotterdam maar wordt dus beperkt.

Conclusie

Het is duidelijk dat zeevarenden die in de haven van Rotterdam aankomen bepaalde belangrijke behoeften hebben. Uit de gesprekken die zijn gevoerd met zeevarenden en de actoren betrokken bij het welzijn van zeevarenden kan er geconcludeerd worden dat zeevarenden op vier punten de meeste behoeften hebben. Dit zijn diensten voor een goed contact met thuis, mogelijkheden om van boord te kunnen gaan, het krijgen van scheepsbezoeken door scheepsbezoekers en ondersteuning bij het onderhouden van goede contracten en werkomstandigheden. Dit zijn de behoeften in hun basisvorm om een duidelijk idee te krijgen wat zeevarenden belangrijk vinden. Het is belangrijk om te weten wat ten grondslag ligt aan de diensten die zeevarenden nodig hebben. Internet kan een dienst zijn om te voorzien in de behoefte van goed contact met thuis. Transportservices kunnen diensten zijn om te voorzien in de behoefte om het schip te kunnen verlaten. En een organisatie als de ITF

levert een dienst voor het onderhouden van goede contracten en werkomstandigheden. Uit dit onderzoek is dus duidelijk naar voren gekomen wat de behoeften zijn van zeevarenden waar uiteindelijk het beleid en dus de diensten op zouden moeten worden afgestemd.

Er is ook gekeken in welke mate er wordt voorzien in deze behoeften in de haven van Rotterdam. Ook dit is beschreven in dit onderzoeksrapport en daaruit komt naar voren dat op alle vier behoeften verbetering mogelijk is. Dit is niet per se negatief omdat verbetering altijd mogelijk zou kunnen zijn maar er kan wel gekeken worden hoe groot de tekortkomingen zijn.

De behoefte voor goed contact met thuis wordt in de haven van Rotterdam dus vooral voorzien door het aanbieden van internet, wat overigens ook in andere havens de voornaamste dienst is voor deze behoefte. Telefoonkaarten zijn hierin duidelijk goed aanwezig en weinig zeevarenden hebben hier op- en aanmerkingen over. Wel is het zo dat telefoonkaarten niet voor iedere zeevarende bereikbaar zijn. De dienst wifi is in mindere mate aanwezig. Er zijn zeemanscentra die deze service aanbieden en er zijn mobiele wifiapparaten die meegenomen kunnen worden op een schip. De voornaamste verbetering voor goed contact met thuis ligt dus bij een verbetering in de aanbieding van wifi. Vooralsnog is er, naast internet, geen andere service voorhanden voor sneller en persoonlijker contact met thuis.

De behoefte voor het kunnen verlaten van het schip wordt vooral belemmerd door een aantal obstakels. Zo moet er een mogelijkheid zijn om van het schip af te kunnen qua tijd, er moet vervoer zijn en er moet naar een zeemanscentrum gereden worden. Een haven heeft vooral invloed op de laatste twee obstakels door het aanbieden van vervoer en plekken waar dit vervoer heen kan gaan. De haven van Rotterdam voorziet deels in deze behoefte. Er is zeker mogelijkheid voor verbetering. Zo wordt onder de chauffeurs toch nog wel eens de frustratie geuit over de toegang tot terminals, geven actoren aan dat er niet altijd genoeg busjes en vrijwilligers zijn en zeevarenden vinden het jammer dat er enkel naar zeemanscentra gereden wordt.

De behoefte die zeevarenden hebben voor scheepsbezoeken aan boord ligt eigenlijk een beetje in het verlengde van de behoefte om van het schip af te kunnen. Namelijk wanneer er geen mogelijkheid is om het schip te verlaten willen zeevarenden graag dat er iemand aan boord komt. Er kunnen dan telefoonkaarten, eten en souvenirs gekocht worden. Daarnaast kunnen er ook gesprekken gevoerd worden en kan er informatie worden uitgedeeld. In de haven van Rotterdam zijn een aantal scheepsbezoekers aanwezig, helaas echter niet genoeg om alle schepen in de haven te bezoeken. Daarnaast is opgemerkt dat vooral het kunnen kopen van spullen een grote behoefte is

van zeevarenden. In de haven van Antwerpen is een scheepsbezoeker die naast telefoonkaarten ook eten en souvenirs verkoopt. In de haven van Rotterdam komt dit niet voor. Naast een uitbreiding in het aantal scheepsbezoekers zou de dienst zelf uitgebreid kunnen worden om beter te kunnen voorzien in de behoefte die zeevarenden hebben.

De laatste behoefte die zeevarenden hebben zijn goede contracten en werkomstandigheden. In de haven van Rotterdam is vooral de ITF de actor die dit probeert te controleren. Maar met weinig mankracht zijn lang niet alle schepen goed te controleren. Daarnaast verleent ook niet elke kapitein even goede medewerking. Ook de scheepsbezoekers kunnen bijdragen aan het voorzien in deze behoefte als een soort extra paar oren en ogen van de ITF. Zij kunnen dan informatie door spelen naar de ITF wanneer dit nodig is. Er is dus zeker toezicht op contracten en werkomstandigheden maar hier kan nog een stuk in worden verbeterd.

Het is duidelijk dat zeevarenden behoeften hebben waar zij ondersteuning bij nodig hebben. Zeevarenden werken hard, zijn lang van huis en komen in vreemde landen. Er is dus noodzaak voor het welzijnswerk om zeevarenden deze ondersteuning te bieden. Is er niemand die zeevarenden helpt dan zal het contact met thuis verslechteren, dan zullen zeevarenden moeilijk van boord af kunnen, dan zal er niemand meer een scheepsbezoek brengen en dan is er niemand die helpt in het onderhouden van goede contracten en werkomstandigheden. Daarnaast bestaat er, met de MLC 2006, nu internationale regelgeving over het feit dat een haven diensten moet bieden voor het welzijn van zeevarenden. Het bestaan van een document als de MLC 2006 erkent de noodzaak voor welzijnszorg van zeevarenden. Nu de conclusies zijn getrokken kunnen er een aantal aanbevelingen worden gedaan om het welzijn van zeevarenden te verhogen.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1: Het belang van scheepsbezoekers

Scheepsbezoekers hebben een belangrijke taak voor zeevarenden. Een scheepsbezoeker is een luisterend oor, dit kan zijn voor een kort oppervlakkig praatje, een diepgaand gesprek of het geloof. Een scheepsbezoeker kan internetkaarten verkopen om te voorzien in goed contact met thuis. En een scheepsbezoeker kan ook een helpende hand zijn in de controle op werkomstandigheden en contracten door te dienen als een extra paar oren en ogen voor bijvoorbeeld de ITF. Scheepsbezoekers kunnen dan wel niet zelf handelen maar zij kunnen wel de ITF waarschuwen. Scheepsbezoekers kunnen dus bijdragen aan de voorziening van een aantal behoeften. Het inschakelen van meer scheepsbezoekers is dus zeker en idee om over na te denken bij het vinden van

meer aansluiting op de behoeften die zeevarenden hebben.

Aanbeveling 2: Het belang van internet

Zoals beschreven is behoefte nummer één goed contact met thuis en dit gebeurt vooral via het internet. Goede internetdiensten kunnen bijdragen aan het voorzien in de behoefte van zeevarenden om contact te hebben met het thuisfront. En centraal wifi-netwerk door heel de haven zou een geweldige oplossing zijn maar met de kosten in het achterhoofd is dit misschien op dit moment te ver buiten bereik. Als oplossing hiervoor dragen scheepsbezoekers zelf al aan om mobiele wifi-apparaten beschikbaar te stellen op schepen. Deze mobiele wifi-apparaten bieden internet aan zolang de zeevarenden in de haven zijn en scheepsbezoekers geven zelf aan dat zeevarenden de mobiele wifi-apparaten als een goed middel beschouwen. Om beter in de behoeften van zeevarenden te kunnen voorzien zou er dus meer kunnen worden gedaan met de mobiele wifi-apparaten en in combinatie met de scheepsbezoekers zou he beschikbaar maken hiervan ook kunnen worden verbeterd.

Aanbeveling 3: Betere aansluiting tussen vrijwilligers en het werk

Vrijwilligerswerk in het zeemanswelzijnswerk is een vak apart. Een vrijwilliger moet echt passen in het zeemanswelzijnswerk. Enkele actoren geven aan dat er soms niet echt een match is tussen vrijwilligers en het werk dat zij moeten doen. Daarom is de uitvoer van het werk niet altijd goed. Dit geldt niet voor alle vrijwilligers. Sommige vrijwilligers melden zich snel af, zijn weinig actief en hebben niet echt affiniteit met de zeeman. Het is logisch dat niet iedereen hetzelfde werk wilt en kan doen, we zijn immers allemaal verschillend. Maar bij het selecteren van vrijwilligers kan wel rekening

worden gehouden met wie wordt aangenomen. Het is soms gemakkelijk om elke vrijwilliger die zich aanmeldt aan te nemen omdat zij toch gratis werken. De vraag is alleen of je liever werkt met een grote groep vrijwilligers waarvan een deel geen affiniteit heeft meet zeevarenden of met een kleinere groep vrijwilligers die zich allen met hart en nieren willen inzetten voor het welzijn van de zeevarenden. Hierin zijn de bestuursleden van zeemanscentra ook van belang. Zij zijn verantwoordelijk voor de selectie van deze vrijwilligers. Goede slagvaardige bestuursleden met ervaring en passie voor het zeemanswelzijnswerk kunnen het verschil maken.

Aanbeveling 4: Zeemanswelzijnswerk in de haven laten leven

Zeemanswelzijnswerk staat nog niet bij elke actor in de haven hoog op het lijstje. Zo komen de vrijwilligers die zeevarenden komen ophalen van hun schepen soms moeilijk langs terminals en geven loodsen niet de informatiefoldertjes die zij hebben gekregen door aan zeevarenden. Als meer actoren het zeemanswelzijnswerk ondersteunen zal het zeemanswelzijnswerk beter verlopen. Het zijn vaak de kleine simpele dingen die al een verschil kunnen maken. Zoals de beveiliging van een terminal die op de hoogte is van de transportdiensten. Of loodsen die niet vergeten informatie te verspreiden aan zeevarenden. Elk schip wordt binnengehaald door een loods. Loodsen hebben dus een enorm bereik. De eerste stap in het zeemanswelzijnswerk zou bijvoorbeeld al kunnen beginnen bij de loodsen aangezien zij alle schepen voorbij zien komen. Het leefbaar maken van zeemanswelzijnswerk onder alle actoren in de haven zou dus bij kunnen dragen aan het beter voorzien in de behoeften die zeevarenden hebben.

Aanbeveling 5: De invulling van zeemanscentra

Dit onderzoek is begonnen door weer te geven dat de maritieme wereld veranderd. De rol van zeemanscentra dus ook. Vroeger hadden zeemanscentra een belangrijke rol bij het welzijn van zeevarenden. Zeemanscentra boden bijvoorbeeld slaapplekken, telefoons om naar huis te bellen, computers voor internet, een bar voor gezelligheid en vaak waren er ook religieuze ruimtes waar zeevarenden hun geloof konden belijden. Zoals is terug te zien in de behoeften die zeevarenden nu hebben spelen zeemanscentra vandaag de dag een minder grote rol. Er zijn geen slaapplekken meer nodig, zeevarenden hebben zelf telefoons om te bellen en te internetten, er mag vaak niet meer gedronken worden dus een bar is overbodig en ook het geloof lijkt een minder grote rol te spelen. De invulling van de zeemanscentra veranderd en kijkend naar de behoeften die zeevarenden hebben dienen de centra tegenwoordig vooral als drop-off en pick-up point. Dit sluit aan bij de behoefte om het schip te kunnen verlaten. Zeemanscentra zijn niet overbodig omdat zij nog steeds voor een deel voorzien in behoeften die zeevarenden hebben. Ze hebben alleen een andere invulling nodig dan het traditionele zeemanshuis.

Aanbeveling 6: Blijf niet hangen in het oude

De inhoud van deze aanbeveling is niet uitgebreid besproken in de tekst maar moet toch even genoemd worden. Het zeemanswelzijnswerk kent een enorme geschiedenis die al meer dan 100 jaar oud is. In deze tijd zijn verschillende ideeën, tradities en manieren ontstaan over hoe het zeemanswelzijnswerk moet worden ingericht. Wat is opgemerkt in de interviews en observaties is dat men zich soms nog iets te veel vasthoudt aan deze oude manieren van doen. Er wordt soms te veel gekeken naar hoe kunnen we een bepaald iets in stand houden waardoor de focus op wat echt belangrijk is ontbreekt, namelijk het welzijn van zeevarenden. Kijk dus ook naar de toekomst. Als zesde een laatste aanbeveling is het dus belangrijk dat de focus op het welzijn van zeevarenden blijft en niet op het zeemanswelzijnswerk zelf. Blijf contact houden met zeevarenden over wat zij echt belangrijk vinden en waar zij echt behoefte aan hebben. En soms moeten oude zaken losgelaten worden om beter te kunnen voorzien in de behoeften van zeevarenden.

English version

Preface **34**

Context **35**

Port of Rotterdam *35*

Seafarers' welfare *36*

Methodology **38**

Analysis *39*

Measuring instruments *39*

The needs of seafarers **40**

Need 1 *40*

Need 2 *42*

Need 3 *44*

Need 4 *45*

Services in the port of Rotterdam **47**

Service 1 *47*

Service 2 *49*

Service 3 *51*

Service 4 *52*

Conclusion **54**

Recommendations **55**

Literature **58**

Preface

The maritime world is constantly changing. The ships are getting bigger, the crew is getting smaller and everything is going much faster and more automated. Despite these changes, people and organizations have been ready for over 150 years to help an important group in the maritime world and to ensure their well-being, this group are the seafarers. Seafarers sometimes travel all over the world for months. For them this means a long time away from home, family and friends. Thousands of seafarers arrive in the port of Rotterdam and they sometimes need some extra help, support and information or are simply looking for a bit of relaxation, being away from the ship. But what exactly are the needs of seafarers when they arrive at the port of Rotterdam. In this research report an attempt is made to answer this question. By using interviews, observations and studying documents, it was researched where the greatest needs lie today and how the people and organizations involved in this welfare work could best organize their work. Due to changes in the maritime world it is not surprising that things are changing in the welfare of seafarers.

This research about the needs of seafarers has been realized by Arend Boer on behalf of the Seafarer' Welfare Organization Rotterdam (SWZR), Joost de Bruijn and Gerben Jongenotter. They have been active for the welfare of seafarers for a long time and preferred to have this research carried out by someone who is not involved in welfare work. The research had to remain as neutral as possible. They did support the research when necessary, for example in getting to know the port of Rotterdam. This research report is part of a master's thesis. In this master's thesis we will go deeper into relationships and look at welfare for seafarers in greater and more theoretical ways. This research report therefore only reflects the needs of seafarers and how this is provided in the port of Rotterdam.

First, an impression will be given of the port of Rotterdam, because this research mainly focuses on the welfare of seafarers in the port of Rotterdam. After that, the history of welfare and how it is today, will be discussed. The history of the welfare of seafarers in Rotterdam is much more extensive than described in this research report. For a more in-depth look in this history, you are referred to the book In Veilige Haven (it is a book written in Dutch) written by J. Oudenaarden and R. Vroegindeweij. Next, the Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006) will be briefly discussed because this document is important in the maritime world and certainly for the well-being of seafarers and should not be left unmentioned. The results from the research will then be shared with regard to what seafarers need and how these needs are met in the port of Rotterdam. In conclusion, a number of recommendations will be formulated.

Context

Port of Rotterdam

The Netherlands has one of the largest ports in the world, the port of Rotterdam. With a listing in the top ten of the world and the largest in Europe, this is a world port where the cargo of nearly 30,000 seagoing vessels were processed in the past year (Havenbedrijf Rottedam, 2017). These vessels brought almost 324 million tons of goods into the port and accounted for a drainage of almost 144 million tons. The port processes all sorts of different types of goods from chemicals and refineries, as well as containers and other goods. The port is an elongated port in shape and has a total length of approximately 42 kilometers. The total surface area of the port of Rotterdam covers approximately 12,643 ha and is accessible 24 hours a day, seven days a week (Havenbedrijf Rotterdam, 2017). What is striking about the port of Rotterdam is that it is expanding more and more by pulling into the sea. With the construction of the Maasvlakte 2, a whole new piece of land/harbor has been created and with it the port has moved a bit further into the sea. The Port of Rotterdam aims to be an efficient and sustainable port and to remain the most important port in Europe in the future (Havenbedrijf Rotterdam, 2011). In 2017 the total sum of operating income was 712,127.00 euros, the final profit was 186,981.00 euros (Rotterdam Port Authority, 2017). The port creates employment of approximately 180,000 jobs. In addition to the group of people who find employment in the port, there are also seafarers who work on the ships and go in and out of the harbor every day. These seafarers are often working on a ship for months and sometimes cannot leave the ship for a long period of time. When a ship arrives at the port, it offers the opportunity to do something for the welfare of seafarers in any way possible.

Seafarers' welfare

The creation of seafarers' welfare work

A little more than 150 years ago the first seamen's house was opened at the Westerhaven in Rotterdam in the port of Rotterdam, a seamen's house on a general basis. Later, several seamen's houses followed sometimes with a clear religious background, sometimes not. In changing locations, with ramifications and different backgrounds, all seamen's houses had the same goal: providing care, homeliness and relaxation to the seafarers, more than just offering a place to sleep (Oudenaarden and Vroegindeweij, 2012). This was a beginning to the sailor welfare work. In the beginning there was some shudder for the task of caring for seafarers. ''One has to contend with prejudices, the most important of which is that it would not be right to try to teach a sailor civilization'' (Oudenaarden and Vroegindeweij, 2012). The idea was that seafarers had to be rough and tough because that was the only way they could do their work the right way. This idea changed later and welfare work began to take on a more nurturing role, as the following examples show. One problem was often that seafarers were given their wages in a bag at that time and, when they came ashore, they took this bag with them. For example, it could happen that a sailor had drunk too much and at the same time, through a loss of self-control, could spend a large part of his salary. To protect the seafarers against themselves, more things like this were guarded by the people who were active in seamen's homes. For example, the bags of salary were temporarily withheld when it became clear that a seaman had drunk too much and might make wrong choices due to a lack of clarity. The sailor himself was then kept in the seamen's club out of care to sleep off his intoxication (Oudenaarden and Vroegindeweij, 2012). This shows that active attention was paid to the seafarers and that the seamen's houses did not simply offer a place to sleep and entertainment. Seafarers were really helped. It also happened that the people in the seamen's house temporarily held the salaries for seafarers under their management. The seafarers then only took the amount they decided to spend that day (Oudenaarden and Vroegindeweij, 2012). This also reflects the caring role for seafarer. Over the years, sailor's welfare work has changed in some ways. Some of the reasons were the developments that went through the port of Rotterdam, the events in the Second World War and other developments in society such as the arrival of the internet. These and other developments changed the sailor's welfare work from what it looked like about 150 years ago, to how it is now being designed.

Seafarers' welfare work today

Over the years, at some point Rotterdam was the largest port in the world. But not only the port became bigger, the ships too. Due to developments in technology, these vessels were able to sail with ever-smaller groups of crew. Over the years, other ports in the world were overtaking

Rotterdam and the port of Rotterdam was no longer the biggest. This did not alter the fact that the port was getting bigger and bigger. The larger ships with smaller groups of crew remained shorter amount of time in the port because the work became more efficient. Today even the largest ships sometimes stay less than 24 hours in a port. The way in which the sailor welfare work was arranged 150 years ago is no longer applicable at this time.

There are various organizations involved in the sailor welfare work. From international organizations that often work as umbrella organizations, to small foundations and organizations that have direct contact with seafarers. Now there are still three sailor houses open in the port of Rotterdam. These are a Danish seamen's house in Brielle, a seamen's center in Oostvoorne and the seamen's house 'The Flying Angel' in Schiedam. It should be noted that the Danish seamen's house is actually only aimed at Danish seafarers. Previously there were several seaman's centres, including at the Maasvlakte, Heijplaat, Europoort and in the center of Rotterdam. However, these have been closed mainly due to a shortage of financial resources. In a sailor house there is often free internet, there are places to relax and there is often something to read or to play a game. Money usually can be exchanged. Sometimes there is something to eat and drink and there usually is transportation available to bring seafarers from the ship to the seamen's house and back again. In these seamen's houses, people generally work with volunteers. In addition to these seamen's houses, welfare work often also takes place in the form of ship visits. This involves professionals or volunteers on board ships to talk with seafarers, sell internet cards, solve problems, offer information and sometimes for religious reasons. For example, to talk about the Bible. The latter occurs to a lesser extent. In addition, welfare work for seafarers comes in many other forms. There are help lines that they can call, there are organizations that also help the families at home and there are various agencies that can offer assistance to seafarers when they need it. There is also legislation and agreements have been made about the well-being of seafarers, an important document is the Maritime Labour Convention 2006.

Maritime Labour Convention (MLC) 2006

The MLC 2006 is a list of agreements that have been made and that all relate to the maritime world. The MLC was established on February 7th 2006 under the direction of the International Labor Office (ILO). The MLC 2006 was created because a single instrument had to be created in which all rules and agreements from previously created MLC's and other International Labor Conventions were brought up to date and merged (MLC, 2006). This makes the MLC 2006 a comprehensive document in terms of content. There are agreements that vary over minimum ages, medical care, training, qualifications, wages and working conditions. This makes this document very important when it comes to the welfare of seafarers.

An important paragraph in this document, section 4.4, deals with welfare facilities on shore. ''t*o ensure that seafarers are working on board and have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being''* (MLC, 2006; p67). This part of the MLC 2006 in particular has an impact on how the welfare of seafarers in the port of Rotterdam should be regulated. The agreements are formulated primarily as a guideline. The first point describe:

''Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services'' (MLC, 2006;p67).

''The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code" (MLC, 2006)

As can be read, there is no clear rule of how this accessibility should then be realized. It says only that it must be there. Responsible parties can give their own interpretation to what they mean by this. Furthermore, there are also agreements in this section 4.4 about: responsibilities for members, welfare facilities and services, welfare councils, financing of welfare facilities, information and rules about seafarers in a foreign port.

Methodology

The purpose of this research report is to show what the most important needs are for seafarers and to what extent these needs are met in the port of Rotterdam.
To find an answer to this question, three different ways of research have been used. Interviewing, observing and studying documents. The research focused mainly on the port of Rotterdam, but in order to get a broader view of what is happening, the ports in Antwerp, Hamburg and Tilbury have also been included in the study. In addition, interviews were also conducted with the International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN) and the Merchant Navy Welfare Board (MNWB). The interviews were conducted among seafarers, volunteers and professionals. The volunteers and professionals are active within organizations such as the Port Authority, Port Welfare Committee (PWC), Trade Unions, International Transportworkers' Federation (ITF), church organizations, shipping companies, agencies and seamen's centres. Because of the duration of this research it has not been possible to speak with everyone who is involved in the sailor' welfare work.

Analysis

Different concepts have been developed from the theory used in this study. These concepts are difficult to measure at first because no clear meaning has yet been given to them. By operationalizing the theory, it becomes measurable and therefore usable in practice. A detailed explanation of the theory and the way of operationalization is not included in this report, these are only explained in the master thesis where this report is a part of. This report is only a description of a part of the results. From the operationalized theory, the questions that were asked during the interviews were developed.

Measuring instruments

The three measuring instruments used are interviews, observations and documents. An analysis of documents has been done to obtain general information. In this way, a global picture has been created on how welfare work for seafarers is designed. The observations set out to take a look at the welfare work of seafarers. Various ships, seamen's centres and ports have been visited. The interviews were a third way of gathering information and brought a deeper insight into the needs of seafarers and where there is a need for seafarers' welfare. We opted for a semi-structured way of interviewing. This way of interviewing offers the possibility to formulate questions in advance that are derived from the theory. Should the interview take place in such a way that there is a need to deviate from the questions, then there is room for this.
Using three ways of gathering information is also called triangulation. This increases the validity and reliability of a study because multiple perspectives were used.

It is important to note that this is originally a Dutch research. Therefore the interviews were done in Dutch. The quotes conducted from these interviews have been translated into English. Because it is sometimes difficult to translate Dutch directly into English minor changes may have been made. Also a quote is literally what the person has said during the interview. Therefore sentences are not always structured right.

The needs of seafarers

The research results are described below. Here the primary needs have been examined.

Need 1: Services for good contact with home

This need is almost always expressed first by both actors in the network and the seafarers themselves. It is very important for seafarers that they can keep good contact with home. With home is meant the partner and children, family and friends. Seafarers are on a contract that keeps them at sea for months. Most contracts for seafarers with a lower rank are between six and nine months. It is easy to imagine that in this period contact with home is very important, as one of the respondents in the interviews describes:

''Contact with home is important. You are on board of a ship on your own but also with your colleagues who are on board but it is always, they are families. And those guys, and again most of them are Filipinos, nowadays also many Russians or Ukrainians, who do it purely for the money''

This quote shows that most seafarers do not do the work for their own pleasure, to be away from home for six to nine months, sometimes even longer. It is about the salary that is earned. Seafarers with lower ranks often come from countries such as the Philippines and other Asian countries, where the salaries of seamen are considered high. Many seafarers themselves also indicate that they must maintain the family with their salaries. They are the only ones who earn money so it is important that they earn a good salary. When they have finished their work and have a few hours of free time, they gladly spend it with their family. This happens most via the smartphone through chatting and video calling. One of the interviewed respondents gave an example of what the loss of contact with the family at home may have for possible consequences.

''I can imagine that contact with home, just chatting and just seeing the baby and see how the baby has grown, I sometimes hear those stories of someone who goes home and says my son did not recognize me anymore, and then you think that must be painful''

As this quote shows, the long time away from home can have enormous consequences for the family. This respondent indicated that there are cases where a child no longer recognizes his own parent because he has been away from home for so long. Maintaining this contact when seafarers are at work is therefore extremely important in order to prevent these kind of things from happening.

To maintain this contact, internet is needed today, as contact with home mainly happens using apps and video calling. Not every ship is equipped with a Wi-Fi signal in order to use the internet in this way. Especially the older ships do not have this. Also on the more modern ships that do have Wi-Fi, the signal is not always strong enough to make good use out of it.

''There are quite a few ships that I visit that have no WiFi or slow and bad. I can imagine that you sometimes want to skype or make a whatsapp call to see your son or daughter or your wife''

''But with the seafarers I spoke it's really the WiFii, or those phone cards, for contact with home''

For this reason, many phone cards are still sold to seafarers, these phone cards are used to connect to the internet. Various interviews with actors in the network and seafarers themselves, but also from our own observations, have shown that the demand for telephone cards is still very high. Especially telephone cards that can be used almost anywhere in the world are sold. This is because

seafarers often spend a short time in a port and want to be able to use the purchased telephone cards elsewhere in the world.
Providing opportunities for seafarers to communicate with home is therefore important. Seafarers can see their children grow up and they can talk to the partner. This allows the relationship with the family at home to be maintained. Seafarers are often self-reliant on the ships. The contact with home can help against loneliness. Seafarers themselves also indicate that it is nice to know what happens at home. Seafarers indicate that it is not ideal not to know for a long time how things are going back home.

Need 2: The possibilities for shore leave

With shore leave is meant the ability to leave the ship and go ashore. Besides that seafarers want to be able to maintain contact with their family and friends at home, they themselves also indicate that leaving the ship is a necessity. As mentioned earlier, seafarers often work on a ship fir mon. In these months on board several ports are visited. The periods between these ports seafarers are on board the ship and therefore cannot leave. The length of these periods is very different. It is possible that a ship sails from Rotterdam to Antwerp, or from Rotterdam to Singapore. But when a port is visited, many seafarers like it when there is a possibility to get off the ship. The people in the network also see this as important.

''They are people who are simply under an employment contract and they just have to finish six out of six, there is a very short time for them to go ashore''

''But it is increasingly more important that they can have a moment of relaxation in the port''

As the second quote indicates, shore leave is primarily intended as a relaxing moment. After a long period at sea, on the same square meters, with the same people, it is necessary at a given moment to get away from that situation.

'' A place to relax is important for the seaman where he can get away from the ship for a short while with other sailors from other ships, not the 20 men with whom he is stuck every day for 9 months, no just a different contact, that is important''

And this relaxation can also be found by being in a different environment for a while and being able to talk with other people. In addition to the moment of relax that is indicated by respondents as an important aspect, safety is also important.

''If a seaman has been on board 6 to 9 months without being able to get off. Then you actually have to take the safety aspect into account. Is that where you want to go with humanity that must be able to function properly on board a ship. Because apart from the sea, which is large enough to avoid each other, they also sail in the harbour, of which someone does not find relaxation at all, if not on board, not outside the ship because there is no time left for that, if we do not comply with that, that you have to deal with a stressed person, who functions less well. Safety becomes a big issue "

''Well because actually, mankind has only limited ability to work at all times. These sailors are on board for 6 to 9 months. If they do not leave the ship for 6 to 9 months and are on board every day with the same people, things won't go well. Not inside your head, imagine yourself, if you have worked hard you also think: now I want some time to relax''

A well-rested sailor is more efficient at work and reduces the risk of accidents (ProjectMartha, 2016). A moment of rest, by going off the ship, could also be beneficial for general safety.

From the conversations conducted with seafarers themselves it appears that they also like to go ashore. They see this as a moment of rest and prefer to spend the moments ashore by shopping, looking around the area, buying souvenirs for home, using the internet and in some cases going to a bar or a restaurant.

Transport (in extension of shore leave)

An important service for seafarers is transport, to be able to leave the ships when they arrive at the port. The seafarers often do not know these ports, do not have their own means of transportation, and taxis are too expensive for most seafarers. Many seafarers therefore benefit from a transport service that is free and transports the seafarers to and from the ship.

A free transport is usually arranged by the seamen centres that pick-up the seafarers using mostly volunteers. They come to the ship and the seafarers are then taken to the seamen's centre. From here the seafarers make arrangements to be brought back again and then they will do the things they want to do.

Need 3: Ship visits

In addition to being able to leave the ship, seafarers also need ship visitors who come aboard the ship. In welfare work, these people are usually called ship visitors. Not every seafarer has time, the possibilities or the desire to leave the ship. But they want to buy some stuff or have a chat. Sometimes also about religion. Most seafarers themselves indicate that they experience ship visits as very valuable and pleasant. When there is hectic on board of the ship, for example by police or port state inspections, there is often no time to welcome a ship visitor. In the other cases there is almost always a positive response to a ship visitor.

Ship visitors generally have three different purposes to visit a ship. They provide information about the port or the seamen centre where they are active. For example, they can arrange transports when seafarers want to get ashore. In addition, many ship visitors are also on board for a conversation. This can be a somewhat more superficial conversation about sports, work and hobbies, but these can also be more in-depth discussions about family and personal problems, as some ship visitors indicate during the interviews.

''They are of course a long time away from home and sometimes that causes problems, you can talk to them about things like that''

''But those conversations are the pastoral conversations of how can I offer support to someone who really misses his family and someone who may show the early signs of depression. I have not experienced it yet but a colleague of mine helped someone who had suicidal thoughts. Being a seafarer is a profession where it is unfortunately still quite high. And also a lot of divorces''

As the second quote shows, some ship visitors have a religious background. Church organizations are still concerned with the welfare of seafarers. From the interviews and observations it can be noted that these ship visitors with a religious background generally do not bring the Bible, as they call it. They are mainly there for the people themselves and when a seafarer needs religion they will assist. But not every ship visitor has personal conversations.

'' They do need some small talk, but hardly ever an intimate talk, it's always general ''

A third goal that brings ship visitors on board is the sale of products. As already indicated, internet is very important for seafarers and ship visitors often take phone cards to ships for seafarers who cannot leave the ship. From the observations it is clear that telephone cards are the most sold items. In some cases, the sale of phone cards is the only reason why a ship visitor is on board.

Some ship visitors sell, besides the telephone cards, other products such as souvenirs, chocolate, cookies, stuffed animals and so on. These are often the things that seafarers would otherwise buy in the supermarket or shops. Because not every seafarer can or wants to go on shore, these products are brought on board

Need 4: Good contracts / working conditions

The working conditions for seafarers on the various ships can vary considerably. As described earlier, there is the MLC 2006, which contains many rules and standards. Nevertheless, not everyone keeps to the set standards that must apply to contracts and working conditions. This fortunately does not occur very often according to interviews with seafarers and people in the network. Nevertheless, there are still some ships where the contracts and working conditions are not in accordance with the standards.

''But of course there are also ships that do not have an approved collective labor agreement, and at least we are trying to conclude a collective agreement for this. In any case that everyone is paid at a certain level and those differences are often very large if there is no approved collective agreement''

This level of difference between an approved working contract and a good collective agreement is important for seafarers. As one of the persons in the network indicates during the interviews.

'' I always give the example, if I ask someone you earn $ 800 then he says yes in my country that is enough. And then I say yes that's fine but tomorrow comes your neighbour and he does it for 700 and he gets the job of course and that's how we just go down and there's no upward trend''

''A sailor has to get about $ 1840, but we also see that people get only $ 800 a month. And if ships sail without a collective agreement, ship owners make use of it, and so there is increasing competition between different nationalities''

''Well.. I have never kept track of their pay, but of course there are differences in payments of this or that. But they also know that, for that matter they have a assistance that is very good or big where they can possibly go. But sometimes there is no option and then they go sailing at every company no matter the pay''

No good collective labour agreements thus provide a kind of competition between seafarers who will compete with each other for a job. Whoever takes the lowest salary wins and the shipping companies benefit from this. The wages can then reach a very low level. For many seafarers, working as a sailor is purely a job for the money because it earns relatively good. They are therefore sometimes willing to work for a much lower wage because that is still a good wage in their home country. As is clear from the quotes above. They will not quickly discuss the wages because they want the job and know that there are 10 others to step in their place. In addition, the families of the seafarers are also very important. Seafarers are often the money providers for the family and often also for their parents and sometimes even for a brother or a sister.

''Payments of salaries are the most important. Filipino crew who must send at least 80% home from his salary. If he was not paid for three months then his family won't have any money either and they will just be thrown out of the house, so for them it's a priority that their salaries are good''

Sometimes crew send or have to send part of the salary directly home. This is to help the family at home. As can be seen from the quote, this is sometimes 80% of the salary and the remaining 20% can be spent freely. This also shows how important the salaries are for the family and that late payment or non-payment of salaries can have major consequences for the family at home.

In conclusion it is clear that these four needs are the most important for seafarers. These are good contact with home, being able to leave the ship, receiving ship visits and having good contracts and working conditions. It is important to know what these needs are. In the past, for example, seafarers would have said that calling from a telephone booth is very important. This has changed to being able to make video calls with a smartphone. Despite the fact that the method of contact has changed, the underlying need has remained unchanged, having good contact with home. Being able to properly define these specific needs is therefore important in order to be able to supply relevant services in the future.

Services in the port of Rotterdam

Now that it is clear what the needs are, it is also interesting to know to what extent these needs are met in the port of Rotterdam. Below, it will be discussed to what extent Rotterdam meets the needs of seafarers.

Service 1: Services for good contact with home

Today's seafarers no longer need to send letters or call to family and friends from a telephone booth. Letters simply take much longer than sending a whatsapp and also less and less calls are being made,

which is clearly reflected in the course of the number of telephone booths in seafarers' centres. The seafarers themselves only mention internet when they are asked about the ways to contact with home. In the middle of the sea there is hardly any possibility to use the internet. It is estimated that only 28% of seafarers have access to the Internet at sea (Missiontoseafarers.org, 2016). That is why contact with home takes place mainly when seafarers are in port. In offering internet there is a split between two variants: telephone cards and WiFi.

Phone cards

The service for offering telephone cards, so that seafarers can use the internet, is reasonably good in Rotterdam. Different types of telephone cards are offered so that seafarers have a choice. These cards are brought on board by ship visitors or are for sale in a seamen's centre.

''Other services are the services you see here, we also sell phone cards, but I do want a bit of a balance because sometimes I get on ships and then I think am I a salesman and I want to watch out for that a bit because I also want those conversations''

For ships that are not visited by a ship visitor, there is still the possibility for the seafarers to leave the ship themselves and buy telephone cards. However, not everyone is able to leave the ship and therefore cannot get phone cards. This is generally solved by seafarers in a number of ways. Firstly, they can ask a colleague if he can buy some phone cards, if he is able to buy them. Secondly, calls are sometimes made to ship visitors in advance if they can bring phone cards. And thirdly, there is often a stockpile on board so that a seafarer always has an internet card. Seafarers sometimes buy five tickets at once. The fact remains that in the port of Rotterdam, phone cards are not always available for every seafarer.

WiFi

WiFi is generally less available in the port. The port currently only offers Wi-Fi in the seamen's centres and with the mobile Wi-Fi devices that ship visitors sometimes bring on board. There is no Wi-Fi connection in the port itself. When asked if there is Wi-Fi in the port, the answer is:

''No of course not. If you go to the Waalhaven with this thing, Waalhaven-east and you put it on. Put the same is for your smartphone, you can log in on open networks but you need to know all the passwords.

There are often WiFi networks in the port but they are not accessible because passwords are needed.

Ship visitors try to take mobile Wi-Fi devices on board ships to solve the Wi-Fi problem.

''That's a mobile Wi-Fi and you can connect up to six or eight smartphones. You can leave these behind on board. Originally the plan was that ITF and other ship visitors took these things on board and left them there for a short while so seafarers could use them''

As this quote shows, not every ship's visitor has access to such a device and in practice there are only a few ships that can make use of a mobile Wi-Fi device.

When asked to seafarers what they need most, it is often free WiFi. This is because you have to pay for the phone cards. The Wi-Fi on the mobile Wi-Fi devices and in the seamen's centres is free. The disadvantage is that the Wi-Fi is difficult to reach because usually you have to leave the ships. There is Wi-Fi in the port. In practice, however, this is not always available to every seafarer.

Service 2: The possibilities for shore leave

The possibility that seafarers have to be able to leave the ship actually starts on the ship itself. Seafarers who want to go ashore must get permission from their supervisors. Herein lies the first obstacle, because many seafarers indicate that there is often no time to leave the ship. Especially in a large port such as Rotterdam, it is necessary to take into account more than a few hours of absence from the ship when one wants to go ashore. There is not always time for this. Where the seafarers with a lower rank do not always get permission to leave because there is still too much work to do, the seafarers with a higher rank on a ship, such as officers, hardly ever have the time to get off the ship . Their responsibilities keep most officers tied to the ship until the end of their contract.

When seafarers do have the time to leave the ship the next obstacle emerges. This is the transport of seafarers. First of all, the person who picks up the seafarers must pick them up at the terminal with his van. This can lead to problems like stated in the quote below.

''All again dependents, are there enough vans and drivers and volunteers, are those people able to come on board the ships, are those drivers registered at the gate of that terminal, if not than you cannot get there and that sailor can't get off. That's annoying. So in its totality quite a problem''

There must be enough vans and volunteers to pick up the seafarers. This service is delivered in the port of Rotterdam. However, it is indicated by actors in the network that sometimes it is not enough.

''So we would actually need a second bus, the disadvantage is that you also need more volunteers''

Different seamen's centres own their own bus and also the Botlekstores drive seafarers back and forth. To pick up the seafarers, they have to be able to access the terminals where the ships are located. Failure to properly report transport can lead to problems because you will not be admitted if you are not properly registered. The transports are always standard rides. This means that the transport always goes from a seamen's centre to the ship and then back again. There is no possibility of being dropped somewhere else. This brings the disadvantage that seafarers have little choice where they want to go and when. Unless they order a real taxi but this usually is too expensive. In the port of Rotterdam there are currently transports from the Botlekstores, seamen's centres in Oostvoorne and Schiedam, and a transport from Brielle from a Danish seafarers' centre which exclusively aims at Danish seafarers and is not actually used in practice.

In addition, the seamen's centres do not fully match what seafarers need. Seafarers themselves indicate that they mainly visit seamen's centres because of the transport. The observations also show that seafarers mainly use the transport to the seamen's centre and then go into the city from there. Also seamen's centres mainly consist of volunteers. The seamen's centre in Oostvoorne is managed by a professional manager but the seaman's centre in Schiedam is managed by volunteers. In addition, actors indicate that there is not always enough knowledge and affinity with the seamen among the volunteers to be able to perform good volunteer work in a seamen's centre.

So the service for leaving the ship and going ashore is provided for in the port of Rotterdam. If seafarers receive permission from their supervisors to leave the ship, there are a few obstacles. Firstly the strict terminal rules, secondly the small number of vans, thirdly the small number of voluntary drivers and fourthly the destination of the transports. There is transport for seafarers, but the locations where they go are limited. The free transports for seafarers do not serve as taxi services but more as shuttle busses.

Service 3: Ship visits

Another service that seafarers really value are the ship visits. There are several ship visitors in the port of Rotterdam. There are paid ship visitors, who usually work as chaplain (harbour pastor) for a welfare organization, and there are voluntary ship visitors. In the port of Rotterdam it is particularly noticeable that these ship visitors come on board to bring information on board and to talk with the seafarers. In addition, they usually sell phone cards but sometimes they sell nothing. In the port of Antwerp, for example, shippers drive around in vans with various goods such as chips, chocolate and stuffed animals. They come aboard ships to sell these products. Seafarers seem to really appreciate this when they are not able to leave their ships.

''So I would much more like to visit that ship, much more that connection with here and what else can we do here''

Ship visitors themselves indicate that they like to go on a ship visit. However, the disadvantage is that the port of Rotterdam is quite large and that reaching ships throughout the whole port is difficult.

Usually a ship visitor is bound to a certain area. There is also a shortage of qualified people who can visit the ships.

''What we were talking about.. a bit more, I would like to go into that port, ship visit, and than more strategically because that port is so big, we have 3 people going Europoort and so on. So with teams that visit ships, with men and women, different languages, different ages''

In the port of Rotterdam the service of ship visits is delivered, but this service could be extended. First, it is visible that ship visitors could start delivering more besides just the telephone cards. Such as food and souvenirs. And secondly, there should be more ship visitors who are able to carry out the work.

Service 4: Good contracts / working conditions

The last service that seafarers need is good contracts and good working conditions. As discussed earlier, families often depend on the salaries that seafarers earn and there is a risk of competition between seafarers for jobs. Ensuring good contracts and good working conditions can help.

In the port of Rotterdam there are several inspectors who try to see if agreements are being met. The ITF mainly controls ships and checks whether they comply with agreements and have good contracts. If not, the ITF will try to change that situation and if no cooperation is given, they will possibly hold that ship under arrest. However, there is only a small number of ITF inspectors in the Port of Rotterdam. Besides that, they actually are responsible for all ports in the country. Rotterdam is, as the largest port, the main port where controls are being done.

''No cannot be done, and it is not only the port of Rotterdam you know, we are there for all ports in the Netherlands''

It is not realistic to expect that all ships in the Netherlands will be checked, while there is a serious suspicion that there are many mistakes on ships. In addition, not every ship cooperates as well as the quote below shows.

''And often we do not hear it either, then it's just said you cannot talk to the ITF, you cannot talk to port state that's how it goes. And then you get on board and you get kicked off by the captain, crew cannot even come and talk to you. And according to that human rights article, they must always be able to talk to a trade union and that is actually being destroyed''

In addition to the assigned inspectors, there are also the ship visitors who can pick up things on board ships when things aren't going the right way.

''We are not ITF inspectors, but I do think we should keep the ears and eyes open and if necessary warn ITF''

Regular ship visitors can therefore play an important role in fulfilling this service. Because they deal with seafarers on a more personal level, they try to pick up signals. For example if the work breaks are properly arranged and if someone can take enough rest. In addition, ship visitors also distribute information to seafarers about their rights and obligations as a kind of aid.

''We also have a somewhat more accessible version of those small booklets from the ITF, the Seafarers Bill of Rights. Of course it is also true if you are on board such a ship then an MLC is very useful, but the captain or mother company expects this and then you spot such things and I find that sometimes difficult because MLC writes this but this is the actual situation. Does such a person have enough rest, does he not work to many hours, does he get enough work breaks''

Checking working conditions and contracts is therefore difficult because there is little manpower available, but also because not every ship wants to cooperate. The control of contracts and working conditions is present in the port of Rotterdam, but is limited.

Conclusion

It is clear that seafarers arriving in the port of Rotterdam have certain important needs. From the interviews with seafarers and actors involved in the welfare of seafarers, it can be concluded that seafarers have needs on four points. These are services for good contact with home, possibilities for leaving the ship, receiving ship visits by ship visitors and support in maintaining good contracts and good working conditions. These are the needs in their basic form to get a clear idea what seafarers think is important. The Internet can be a service to meet the need for good contact with home. Transport services can be services to meet the need to leave the ship. And an organization like the ITF provides a service for maintaining good contracts and working conditions. From this study it became clear what the needs of seafarers are.
We also looked at the extent to which these needs are met in the port of Rotterdam. This is described in this research report and it shows that improvement is possible on all four needs. This is not necessarily negative because improvement can always be made.

The need for good contact with home in the port of Rotterdam is therefore mainly provided by offering internet, which is also the main service for this need in other ports. Phone cards are clearly well represented and few seafarers have any comments on this. However, telephone cards are not available for every seafarer. The WiFi service is present to a lesser extent. There are seamen's centres that offer this service and there are mobile WiFi devices that can be taken on a ship. The main improvement for good contact with home is therefore an improvement in the offer of Wi-Fi. For the time being, besides the internet, no other service is available for faster and more personal contact with home.

The need for being able to leave the ship is mainly obstructed by a number of obstacles. For example, there must be a possibility to get off the ship in terms of time, there must be transport and there must be a place to go to, for example a seamen´s centre. A port mainly affects the last two obstacles by offering transport and places where this transport can go to. The port of Rotterdam partly meets this need. There is certainly possibility for improvement. For example, the drivers are sometimes frustrated about the access to terminals, actors say that there are not always enough vans and volunteers and seafarers find it unfortunate that they are only driven to seamen's centres.

The need of seafarers for ship visits on board actually are in line with the need to be able to get off the ship. When there is no possibility to leave the ship, seafarers would like somebody to come on board. Phone cards, food and souvenirs can then be purchased. In addition, people can talk about

their issues and information can be distributed. There are a number of ship visitors in the port of Rotterdam, but unfortunately not enough to visit all the ships in the port. In addition, it has been noted that the purchase of equipment in particular is a great need of seafarers. In the port of Antwerp there is a ship visitor who, in addition to telephone cards, also sells food and souvenirs. This does not occur in the port of Rotterdam. In addition to an increase in the number of ship visitors, the service itself could be expanded to better meet the needs of seafarers.

The last need that seafarers have is good contracts and working conditions. In the port of Rotterdam, especially the ITF is the actor who tries to control this. But with little manpower, not all ships can easily be checked. Besides that, not every captain provides equally good cooperation. The ship visitors can also contribute to meeting this need as an extra pair of ears and eyes for the ITF. They can then transfer information to the ITF when necessary. So there is certainly supervision of contracts and working conditions, but here a lot can be improved.

It is clear that seafarers have needs that require support. Seafarers work hard, are a long time away from home and visit a lot of foreign countries. There is a need for welfare to provide seafarers with this support. If there is no one who helps seafarers, the contact with home will deteriorate, it will be difficult for seafarers to leave their ships, no one will make a ship visit and then there will be no one who helps in maintaining good contracts and good working conditions. In addition, with the MLC 2006, there are international regulations on the fact that a port must provide services for the welfare of seafarers. The existence of a document such as the MLC 2006 recognizes the need for welfare of seafarers. Now that the conclusions have been drawn, a number of recommendations can be made to increase the well-being of seafarers.

Recommendations

Recommendation 1: The importance of ship visitors

Ship visitors have an important task for seafarers. A ship visitor is someone you can share your personal problems with, or just for a short chat. A ship visitor can sell internet cards to provide good contact with home. And a ship visitor can also be a helping hand in the control of working conditions and contracts by serving as an extra pair of ears and eyes for the ITF. Ship visitors may not act themselves but they can warn the ITF. Ship visitors can thus contribute to the provision of a number of needs. Enabling more ship visitors therefore will certainly be a good thing to take into consideration in order to find more connection with the needs of seafarers.

Recommendation 2: The importance of the internet

Good internet services can help meet the needs of seafarers to have good contact with family and friends at home. And a central Wi-Fi network throughout the port would be a great solution, but with the costs in mind this might be too far out of reach at this time. As a solution to this, ship visitors themselves are already making mobile WiFi devices available on ships. These mobile Wi-Fi devices offer internet as long as the seafarers are in port and ship visitors themselves indicate that seafarers consider mobile Wi-Fi devices as a good service. In order to better meet the needs of seafarers, more could be done with the mobile Wi-Fi devices and, in combination with the ship's visitors, making them available could also be improved.

Recommendation 3: Better connection between volunteers and work

A volunteer must really fit in the sailor welfare work. Some actors indicate that sometimes there is not really a good match between volunteers and the work they have to do. That is why the output of the work is not always good. This does not apply to all volunteers. Some volunteers sign up quickly, are not very active and do not really have an affinity with the sailor. It makes sense that not everyone wants and can do the same work, because we are all different. But when selecting volunteers, keep in mind the specific demands of the job. It is sometimes easy to accept every volunteer who registers because they work for free. The only question is whether you would prefer to work with a large group of volunteers, some of whom have no affinity with seafarers or with a smaller group of volunteers who all want to dedicate themselves to the well-being of seafarers. The board members of seamen's centres are also important here. They are responsible for the selection of these volunteers. Good decisive board members with experience and passion for sailor welfare work can make the difference.

Recommendation 4: Making sailor welfare work in the port

Seafarers´ well-being is not yet high on the list for every actor in the port. For example, the volunteers who come to pick up seafarers from their ships sometimes find it hard to get to terminals and pilots do not give the information leaflets they have been given to seafarers. If more actors support the sailor welfare work, sailor welfare work will be better. It is often the small simple things that can make a difference. Such as the security of a terminal that is aware of the transport services. Or pilots that do not forget to distribute information to seafarers. Every ship is brought in by a pilot. Pilots therefore have a huge reach. For example, the first step in the sailor welfare work could start with the pilots as they see all ships passing by.

Recommendation 5: The implementation of seamen centres

This research has started by showing that the maritime world has changed, and so also the role of seamen's centres. In the past, seamen's centres had an important role in the welfare of seafarers. Sailors' centres offered, for example, sleeping places, telephones to call home, computers for internet, a bar for socializing and often there were also religious spaces where seafarers could profess their religion. As can be seen in the needs of seafarers now, seamen centres play a lesser role today. Places to sleep are no longer necessary, seafarers have their own phones to make calls and to use the internet, people are often no longer allowed to drink, so a bar is not needed and religion seems to play less of a role. The interpretation of the seamen's centres has changed and looking at the needs of seafarers, the centres nowadays mainly serve as a drop-off and pick-up point. This is in line with the need to leave the ship. Seamen's centres are not unnecessary, because they still provide part of the needs of seafarers. They only need a different interpretation than the traditional seamen's house.

Recommendation 6: Look at the future

The content of this recommendation has not been discussed extensively in the text, but must be mentioned. The sailor welfare work has an enormous history that is more than 100 years old. In this time different ideas, traditions and ways of doing have emerged about how sailor welfare work should be organized. What has been noted in the interviews and observations is that people sometimes stick to the old ways of doing, sometimes too much. We sometimes look too much at how we can maintain a certain thing, but lack too much on focussing what is really important, namely the welfare of seafarers. So look at the future. As a sixth one last recommendation, it is therefore important that the focus remains on the well-being of seafarers and not on the seamen's welfare work itself. Keep in touch with seafarers about what they really care about and what they really need. And sometimes old ways of doing have to be stopped to better meet the needs of seafarers.

Bronnen/Literature

◦ Havenbedrijf Rotterdam. (2011, 15 november). *Havenvisie 2030.* Port of Rotterdam, Rotterdam.

◦ Havenberdrijf Rotterdam. (2017). *Winst-en-verliesrekening.* Geraadpleegd via [https://jaarverslag2017.portofrotterdam.com/jaarrekening/winst-en-verliesrekening/winst-en-verliesrekening]. 30 september 2018.

◦ Havenbedrijf Rotterdam. (2018). *Feiten en Cijfers. Een Schat aan Informatie.* Geraadpleegd via [https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/feiten-en-cijfers.pdf]. 30 september 2018.

◦ Havenbedrijf Rotterdam. (2018b). *Toegevoegde waarde en werkgelegenheid.* Geraadpleegd via [https://www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/haven-feiten-en-cijfers/toegevoegde-waarde-en-werkgelegenheid]. 30 september 2018.

◦ Missiontoseafarers.org. (2016). *Communications.* Geraadpleegd via [https://www.missiontoseafarers.org/communications-at-sea]. 30 september 2018.

◦ MLC. (2006). *Maritime labour convention, 2006.* International Labour Conference. Geraadpleegd via [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf]. 30 september 2018.

◦ Oudenaarden, J., Vroegindeweij, R. (2012). *In veilige haven.* Ad. Donker. Rotterdam.

◦ ProjectMartha. (2016). *Project Martha, the final report.* Geraadpleegd via [https://www.warsashacademy.co.uk/about/resources/martha-final-report.pdf]. 30 september 2018.

◦ Schat, L. (2011, december 29). *Nederland paradijs voor het aan de ketting leggen van schepen.* Geraadpleegd via [https://www.akd.nl/b/Paginas/Nederland-paradijs-voor-het-aan-de-ketting-leggen-van-schepen-291211.aspx]. 30 september 2018.

◦ SWZR. (2018). *Wie zijn wij?* Geraadpleegd via [http://www.welzijnzeevarenden.nl/wie-zijn-wij-2/wie-zijn-wij/]. 30 september 2018.