

Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens

In opdracht van Nederlandse Zeevarendencentrale
door Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

Maurice Jansen
Hannah Mosmans

November 2022



Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	III
Lijst met figuren	V
Lijst met tabellen	VI
Voorwoord	VIII
Samenvatting	IX
1 Inleiding	1
2 Theoretisch kader organisatie welzijnzorg voor zeevarenden	2
3 Behoeften van zeevarenden welzijn	11
4 Zeevarendencentra en welzijnswerk in Rotterdam	14
5 Organisaties voor welzijnswerk voor zeevarenden in Nederland	21
6 Zeevarendenfaciliteiten in Antwerpen en Hamburg	32
7 Gap-analyse	36
8 Conclusies	47
Gebruikte Bronnen	51

Appendix 1: Overzicht scheepsbewegingen	54
Appendix 2: Overzicht bemanningsleden per zeehavengebied	57
Appendix 3: Lijst van geïnterviewde personen	60
Appendix 4: Lijst van afkortingen	61
Appendix 5: Financiële overzichten per zeevarendencentrum (2019-2021)	62
Appendix 6: Verantwoording onderzoek	67
Colofon	68

Lijst met figuren

Figuur 1: Conceptueel raamwerk - vuurtorenmodel	10
Figuur 2: Locatie The Bridge	17
Figuur 3: Verzorgingsgebied zeevarendencentra Rotterdam, situatie 2022	17
Figuur 4: Locatie Amsterdam	21
Figuur 5: Locatie Eemshaven	24
Figuur 6: Locatie Moerdijk	26
Figuur 7: Locatie Vlissingen	29
Figuur 8: Locatie Terneuzen	29
Figuur 9: Havengebied Antwerpen	32
Figuur 10: Havengebied Hamburg	34
Figuur 11: Financieringsmodel zeevarendencentra	44

Lijst met tabellen

Tabel 1: Overslag Nederlandse Zeehavens	2
Tabel 2: Typen welzijnsorganisaties voor zeevarenden	6
Tabel 3: zeevarendencentra in Rotterdam sinds 1980	14
Tabel 4: zeeschepen en bemanningsleden per zeehavengebied in Rotterdam	16
Tabel 5: Ligduur zeeschepen in dagen voor Rotterdam, incl. Dordrecht en Moerdijk	17
Tabel 6: Statistieken The Bridge	18
Tabel 7: Bezoekers en scheepsbezoeken Flying Angel	18
Tabel 8: Statistieken PKWR	19
Tabel 9: Zeeschepen en bemanningsleden in Amsterdam	22
Tabel 10: Ligduur zeeschepen in dagen voor Amsterdam	22
Tabel 11: Statistieken Amsterdam	23
Tabel 12: zeeschepen en bemanningsleden in Eemshaven	24
Tabel 13: Ligduur zeeschepen in dagen voor Eemshaven	25
Tabel 14: Statistieken Eemshaven/Groningen	25
Tabel 15: Zeeschepen en bemanningsleden in Moerdijk	27
Tabel 16: Ligduur zeeschepen in dagen voor Moerdijk	27
Tabel 17: Statistieken Moerdijk	28
Tabel 18: Zeeschepen en bemanningsleden in North Sea Port	29
Tabel 19: Statistieken Vlissingen	30
Tabel 20: Statistieken Terneuzen	30
Tabel 21: Scheepsaanlopen Hamburg	34
Tabel 22: Gap-analyse per zeevarendencentrum – zichtbaarheid	36
Tabel 23: Gap-analyse per zeevarendencentrum - institutioneel	38

Lijst met tabellen (vervolg)

Tabel 24: Gap-analyse per zeevarendencentrum – financieel	39
Tabel 25: Gap-analyse per zeevarendencentrum - organisatie	39
Tabel 26: Gap-analyse per zeevarendencentrum - diensten en voorzieningen	40
Tabel 27: Gap-analyse per zeevarendencentrum - locatie en ligging t.o.v. de haven	41
Tabel 28: Samenvatting knelpunten en tekortkomingen	42
Tabel 29: Overzicht personeelskosten	44
Tabel 30: Transportmiddelen en kosten	45
Tabel 31: Scheepsaanlopen, bemanningsleden, scheepsbezoeken en bezoekers aan zeevarendencentra per haven	50

Voorwoord

In dit rapport presenteren wij de resultaten van ons onderzoek naar het welzijnswerk voor zeevarenden in en vanuit zeemanshuizen c.q. zeevarendencentra in Nederland. De Nederlandse Zeevarenden Centrale, een samenwerkingsorganisatie voor zeevarendencentra in Nederland, heeft aan Erasmus UPT gevraagd onderzoek te doen naar de functie en het functioneren van welzijnsorganisaties ten behoeve van het welzijn van zeevarenden. Aanleiding voor dit onderzoek is de druk op de organisaties van zeevarendencentra die in de loop der jaren is ontstaan door het wegvallen van structurele financiering. Zeevarenden vormen een cruciale, maar kwetsbare beroepsgroep. Het draaiend houden van de wereldhandel rust op de schouders van honderdduizenden zeevarenden. Rederijen, scheepsagenten, overslagbedrijven, havenautoriteiten en verladers hebben er belang bij dat zeevarenden het juiste welkom wordt geboden, wanneer zij de Nederlandse zeehavens aandoen en op kort verlof willen. Dit is ook vastgelegd in het Internationale Maritieme Arbeidsverdrag (MLC).

De Nederlandse Zeevarenden Centrale wil met de resultaten van dit onderzoek een noodzakelijke discussie aangaan om te komen tot een solide en structurele financiering van de welzijnsvoorzieningen in Nederlandse zeehavens opdat de continuïteit kan worden verzekerd. Deze voorzieningen staan nu onder druk, zelfs al wordt gewerkt met vrijwilligers.

Voor dit onderzoek hebben wij een groot aantal betrokken instanties en organisaties gesproken, die hun ervaringen en informatie met ons hebben gedeeld. Wij willen iedereen die wij hebben mogen interviewen hartelijk bedanken. De toewijding en bevlogenheid van de welzijnswerkers voor zeevarenden is bewonderenswaardig. Wij vertrouwen erop het financieringsvraagstuk adequaat kan worden geadresseerd en daarmee een basis legt voor continue kwaliteitsverbetering van zorg en welzijn voor zeevarenden die de Nederlandse havens bezoeken.

Rotterdam, 10 november 2022

Maurice Jansen MSc
Hannah Mosmans MSc

Samenvatting

De Nederlandse Zeevarendencentrale heeft Erasmus UPT gevraagd een onafhankelijk studie te doen naar de logica en de nodige mate van structurele financiering voor de Nederlandse zeevarendencentra. In deze samenvatting geven we eerst antwoord op de hoofdvraag welke financieringsbehoefte er is om welzijnsvoorzieningen adequaat te organiseren. Vervolgens geven we antwoord op de deelvragen die betrekking hebben op de welzijnsbehoeften van zeevarenden en de faciliteiten die er momenteel zijn in Nederlandse zeehavens. Tevens beschouwen we de juridische basis voor welzijnszorg.

Belang van dit onderzoek

Nederland is van oudsher een handelsland en sterk verbonden met de rest van de wereld door haar zeehavens. De mainports Rotterdam en Amsterdam zijn de pijlers onder de Nederlandse economie en strategisch belangrijke draaischijven. In de periode 2018 tot en met 2022 deden jaarlijks tussen de 44.000 en 46.000 schepen de Nederlandse zeehavens aan met ongeveer een **830.000** tot **1.000.000** zeelieden aan boord, zo blijkt uit dit onderzoek. In 2021 werd in totaal 590.000.000 ton aan lading overgeslagen (CBS, 2022). Deze zeehavens bieden samen directe en indirecte werkgelegenheid aan bijna 355.000 werknemers (Havenmonitor, 2021). Dat al die schepen ook bemanning aan boord hebben, wordt snel voor lief genomen. Voor havens gaat het om de afhandeling van lading. Het welzijn van zeevarenden is een zorg voor de reder, zo redeneren de autoriteiten aan de wal. Om hier verbetering in te brengen, stelt het maritieme arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention, afgekort tot MLC) dat verdragstaten verplicht zijn zeevarenden toegang te geven tot welzijnsvoorzieningen aan de wal voor kort verlof ('shore leave'). De financiering van deze voorzieningen belandt in de praktijk tussen wal en schip, omdat de MLC geen verplichting oplegt wie daarvoor financieel verantwoordelijk is of zijn. Dit vertaalt zich in welzijnsvoorzieningen die vooral door vrijwilligers in stand worden gehouden.

Beantwoording van de hoofdvraag: financieringsbehoefte zeevarendenwelzijn

De Nederlandse centra voor zeevarenden¹ en de bijbehorende welzijnsvoorzieningen vervullen een **waardevolle functie** in het bijdragen aan het welzijn van zeevarenden die in de Nederlandse havens tijdelijk verblijven. Dat is niet alleen in crisistijd, maar is een historische connectie tussen haven en stad, tussen zeelieden en samenleving. De instanties die betrokken zijn bij de afhandeling van schepen in de Nederlandse havens hebben er belang bij dat zeevarenden het juiste goede welkom wordt geboden. Tot op heden functioneren de zeevarendencentra hierin naar behoren, vooral op basis van incidentele financiering, donaties en sponsoring. Ze draaien voor een groot deel op vrijwilligers. Echter, de **continuïteit** is daarmee wel **kwetsbaar** en sommige zeevarendencentra staan onder financiële druk. Om de faciliteiten op peil te houden, de basisfuncties uit te kunnen voeren en van daaruit op te kunnen schalen naar volwaardige voorzieningen constateren we dat **structurele financiering nodig** is.

Zeehavens en de aldaar gevestigde bedrijven profiteren direct van de scheepsaanlopen en lading die zeevarenden aan land brengen. Scheepsaanlopen dienen het **private belang** waar rederijen, havenbedrijven en commerciële bedrijven in de haven baat bij hebben. Anderzijds dienen havenbedrijven een **publieke functie** te vervullen voor beheer, ontwikkeling en uitvoering van publieke taken, zoals nautische veiligheid, maritieme toegankelijkheid en haveninfrastructuur. Je zou verwachten dat rederijen zich het welzijn van zeevarenden aantrekken. Uit desk research maken we op dat die voorzieningen aan boord enigszins verbeteren, echter op land zijn zij aangewezen op de voorzieningen en infrastructuur van autoriteiten en organisaties in de zeehavens.

¹ Een zeemanshuis wordt tegenwoordig ook wel 'centrum voor zeevarenden' genoemd en heeft betrekking tot welzijnsvoorzieningen aan de wal ten behoeve van zeevarenden die voor korte tijd op verlof ('shore leave') zijn. In dit onderzoek gebruiken we de hedendaagse benaming, mede omdat zeemanshuizen verkeerde en achterhaalde associaties kunnen oproepen. De term zeemanshuis gebruiken we in dit rapport alleen nog in historische context

Als we terugkijken in het verleden zien we bestuurlijke lijnen tussen havenmeester en centra voor zeevarenden. Vanuit het oogpunt van nautische veiligheid en sociaal welzijn voor de Nederlandse en niet-Nederlandse zeevarende heeft de havenmeester hier een belang bij. Ook vandaag de dag constateren we dat de **havenmeester** in de regel toeziet toe op de centra voor zeevarenden. Deze **bestuurlijke verankering** bij havenbedrijven ondersteunt onze conclusie dat centra voor zeevarenden het **publieke belang** dienen. De centra voor zeevarenden bieden een 'thuis ver weg van huis', een voorziening waar zeelieden afhankelijk zijn van derden.

Voorts stellen wij dat de financiering en organisatie van welzijnswerk een kwestie is van **samenwerken**. Als we het geheel van welzijnsvoorzieningen in beschouwing nemen, ontbreekt het aan een **gezamenlijke visie** en **beleid**, maar ook aan een **landelijke structuur** om kwaliteit te waarborgen en een gezamenlijk ontwikkelperspectief te bieden en daar financiële middelen voor zeker te stellen. In die landelijke structuur kan de Nederlandse Zeevarenden Centrale een verbindende factor zijn in de welzijnsketen. In de regio's onderhouden de centra zelf de relaties met de havenbedrijven voor lokale organisatie van voorzieningen.

Voor Rotterdam bestaat er een welzijnscommissie, waarbij we constateren dat dit vooralsnog vooral een **financieringsvoorziening** is. De percepties van belanghebbenden over de effectiviteit van deze welzijnscommissie lopen uiteen. Uit de interviews merken we op, dat er een discrepantie is tussen beleid, financiering en uitvoering. Ook constateren wij een discrepantie tussen definitie en uitvoering ten aanzien van de allocatie van zeehavengelden, zoals dat wordt vermeld in de algemene voorwaarden van de zeehavengelden². Deze fondsen stellen scheepsagenten in staat inspanningen te verrichten voor de zeevarenden, maar het is niet transparant of dit het **commercieel belang** van de **reder** dient of het **welzijn** van de **zeevarenden**. Wat wel transparant is, is de allocatie van EUR 140.000 aan financiële middelen waar welzijnsorganisaties aanspraak op kunnen maken door projectvoorstellen in te dienen bij het loket van de Rotterdam Port Welfare Committee.

Er is behoefte aan structurele financiële ondersteuning voor de organisatie van het welzijnswerk in zeevarendencentra. Wij stellen dat een stabiele organisatie zou moeten draaien op beroepskrachten, zijnde minimaal een **operationeel coördinator**, een **financiële manager** en een **geestelijk verzorger**. Zij sturen een netwerk van vrijwilligers aan en kunnen daarnaast ook aanvullende fondsen werven. De structurele financiering zou deze **personeelskosten moeten dekken**, wat gelijk staat aan ongeveer 70% van de vaste kosten. In ons financieringsmodel hebben we dit becijferd op EUR 216.000³ per zeevarendencentrum, waarbij een zeevarendencentrum elke dag open kan zijn. Verder zijn **transportmiddelen** cruciaal in de bedrijfsvoering van een zeevarendencentrum. Het aantal transportmiddelen verschilt per zeehavengebied vanwege de geografische spreiding van terminals en kades waar de schepen zijn afgemeerd.

Hoe moet die structurele financiering worden opgebracht? Qua **verdeling tussen financiering** vanuit de Rijksoverheid en lokale overheden lijkt een **50/50 verhouding** gepast. Er is geen discussie over het nationaal belang van zeehavens. Wanneer de zeehavens zich ook scharen achter het publieke belang van welzijnsvoorzieningen zou een 50/50 verdeelsleutel een adequate invulling zijn van **leidraad 4.4.4** van de MLC. **Per zeehaven** zal moeten worden gekeken in welke mate callgelden hiertoe (kunnen) worden aangewend en in lijn liggen met deze **verdeelsleutel voor structurele financiering**. Daarmee zou ook de relatie met de reder, zijnde de werkgever van de zeevarenden worden hersteld.

² Letterlijk: "het zeehavengeld (in Rotterdam) wordt geheven inclusief een percentage van 0,35% ten behoeve van Deltalinqs en de Vereniging Rotterdamse Cargadoors voor hun belangenbehartiging en maatschappelijke doelen voor zeevarenden in de Rotterdamse haven" (Algemene Voorwaarden Havengeldtarieven, Havenbedrijf Rotterdam, 2022).

³ Op basis van CAO-salarisschalen 2022

Beantwoording van deelvragen

Deelvraag 1: Behoeft van zeevarenden in de havens en ontwikkeling

Het zeevarendenberoep is een vergeten en steeds meer verkeerd begrepen beroepsgroep, zoals we kunnen concluderen uit de interviews. Er heeft zich in recente decennia een zekere maatschappelijke vervreemding voltrokken ten aanzien van de zeevarende. Dit fenomeen, wat in interviews ook wel **zeeblindheid** wordt genoemd, heeft zich over de afgelopen decennia gemanifesteerd als gevolg van een aantal wereldwijde tendensen: globalisering, schaalvergroting, privatisering van publieke taken en geografische verwijdering tussen haven en stad. Niet alleen de schepen, maar ook de haveninfrastructuur en overslagfaciliteiten zijn de menselijke maat ontgroeid, wat ertoe heeft geleid dat veel terreinen omwille van efficiëntie en veiligheid (dat wil zeggen veilig werken, maar ook beveiliging) moeilijk bereikbaar zijn geworden, of zelfs zijn afgesloten van de buitenwereld. In dit **dilemma wint veiligheid** (of eigenlijk beveiliging) het van **zeevarendenwelzijn**.

Uit wetenschappelijk onderzoek komt een beeld naar voren van het leven van zeevarenden aan boord van schepen (Zhao et al 2021, Sampson et al 2022, Smith & Allen 2006). Het leven aan boord levert zeevarenden **veel stress** op door lange en onregelmatige diensten, een **tekort aan slaap** en **sociaal isolement**. Het ontbreekt zeevarenden ook aan privacy, omdat zij 24 uur per dag 7 dagen lang met dezelfde mensen zijn opgescheept, letterlijk. Tevens zijn de zeevarenden gedurende lange periode van huis, 30% van de zeevarenden is tussen de 6 en 12 maanden op zee (Seafarers Happiness Index, 2022). Daarnaast is het werk aan boord niet zonder gevaar. De geïnterviewde welzijnswerkers konden hier talrijke voorbeelden en illustraties uit eerste hand bij geven. De Seafarer Happiness Index monitort het welzijn onder zeelieden en constateert een lichte verbetering, al leggen corona-maatregelen van reders, scheepsagenten en enkele vlagstaatautoriteiten zeevarenden nog steeds beperkingen op.

Deelvraag 2: Scheepsaanlopen, aantallen zeevarenden en verblijfstijd schepen

Aan de hand van een uitgebreide dataset met scheepsaanlopen tussen 1 januari 2018 en 9 september 2022 kunnen wij vaststellen dat er ongeveer een miljoen zeevarenden op jaarbasis de Nederlandse zeehavens aandoen op ongeveer 44.000 en 46.000 schepen. Het aantal scheepsaanlopen en bemanningsleden aan boord fluctueert in de periode 2018-2022 vanwege de impact van de coronapandemie. Vooral het aantal cruiseschepen en het aantal daarop varende zeelieden is afgenomen en is zich nog aan het herstellen.

Totaal Nederlandse zeehavens	2018	2019	2020	2021	2022*
Aantal zeeschepen	46.595	45.704	42.224	43.698	28.550
Aantal bemanningsleden	1.077.811	1.087.576	790.822	828.947	638.987
Bezoekers zeevarendencentra	29.482	31.966	6.920	5.403	11.551
Scheepsbezoeken	2.824	2.985	3.199	3.884	1.915

*Totaaloverzicht per zeehaven. *) betreft data tot en met 9 september 2022.*

De verblijftijd verschilt per type schip. Dit is van belang om te kunnen beoordelen hoeveel tijd zeevarenden in zeehavens verblijven om überhaupt aan wal te kunnen. Wij hebben niet alleen de gemiddelde verblijftijd, maar ook de mediaan en spreiding berekend. Daaruit kunnen we opmaken dat containerschepen en roroschepen de snelste omloopsnelheid heeft (2 tot 2,5 dag), tankers liggen meestal langer in de haven (3 – 3,6 dagen) en droge bulk blijven nog wat langer (5 – 6 dagen). Cruiseschepen liggen ook meestal kort in de haven (2 dagen), tenzij ze voor onderhoud of reparatie komen. Het aantal bemanningsleden op schepen is vrij stabiel. Er zijn wel verschillen per scheepstype en -grootte. Het varieert van 18 tot 25 bemanningsleden per cargoschip.

Voor cruiseschepen gelden grotere verschillen, omdat er veel hotelpersoneel aan boord is. Het aantal hotelpersoneel is afhankelijk van het aantal passagiers aan boord. De ligduur wordt niet alleen bepaald door het scheepstype, maar ook de grootte. Voor vrachtschepen geldt in principe: des te kleiner het schip, des te korter de ligduur.

Type schip	Ligduur schepen (in dagen)			Aantal schepen In dataset	Aantal bemanningsleden
	Mediaan	Gemiddelde	Standaarddeviatie		
Droge bulk	5,0	6,0	5,3	4.843	20
Container	2,0	2,9	3,1	34.603	18
Tanker	3,0	3,6	5,3	1.340	18
General Cargo	3,0	3,6	9,9	24.687	9
Cruise	2,0	5,2	20,8	296	785*
Vehicle Carrier	2,0	1,8	1,6	807	19
Offshore	6,0	23,7	71,8	1.710	29
LNG	2,0	3,1	5,8	793	25

*Ligduur in dagen van schepen per scheepstype in Rotterdam. In de dataset is de ligtijd in dagen opgenomen, niet in uren. *) Voor cruiseschepen gelden grotere verschillen, omdat het afhankelijk is van het aantal passagiers.*

Deelvraag 3: Belang en verplichting voor het bieden van welzijnsfaciliteiten c.q. zorg

Het Maritieme Arbeidsverdrag (MLC) is in 2013 in werking getreden. Dit internationale verdrag vormt de basis voor arbeidsomstandigheden voor zeevarenden, die geldt op schepen, maar ook wanneer zij op 'shore leave' gaan. Bij de implementatie van de MLC 2006 heeft de Nederlandse Staat **geen nieuwe wet** gecreëerd omtrent het implementeren van de voornoemde regeling. Met de decentralisatie van rijksoverheidstaken zijn welzijnsvoorzieningen naar gemeenten gedelegeerd. **Norm A4.4** werd volgens de wetgever met de aanwezigheid van zeevarendencentra in de grote Nederlandse havens nageleefd, zoals blijkt uit de Memorie van Toelichting (Tweede Kamer, 2010). Hierin wordt gewezen op het feit dat "in de (grote) Nederlandse havensteden (Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Delfzijl, Terneuzen) al vele decennia zeemanshuizen aanwezig zijn" en dat "de daarin aanwezige voorzieningen als adequaat kunnen worden aangemerkt" en "deze behoeven derhalve geen verdere formele invulling en uitwerking". Uit een juridische beschouwing wordt de conclusie getrokken, dat de Staat daarmee niet gevrijwaard is van haar verantwoordelijkheid (Adriaanse van der Weel, 2020). Zij merken op dat de Staat in de grote havens van Nederland te weinig kennis heeft genomen of de situatie van welzijnsvoorzieningen van voldoende niveau is en hoe deze zich ontwikkelt, zodanig de conditie van zeevarenden structureel kan verbeteren. Ook constateren Adriaanse van der Weel dat "de gemeente Rotterdam geen beleid of specifieke regels ten aanzien van het implementeren van de welzijnsvoorzieningen en diensten in de haven van Rotterdam die het Verdrag beoogt te borgen", want "de Wmo kent evenmin beleid ten aanzien van de welzijnsvoorzieningen en -diensten overeenkomstig het Verdrag" (2020). We merken wel op, dat het Havenbedrijf Rotterdam vanaf 2015 invulling heeft gegeven met het instellen van de Rotterdam Port Welfare Committee, een welzijnscommissie zonder juridische entiteit. Elders in dit rapport trekken we conclusies over de effectiviteit van deze welzijnscommissie.

Deelvraag 4: Welzijnsfaciliteiten in Nederland

In dit rapport geven we uitgebreide beschrijvingen van de welzijnsorganisaties in de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Eemshaven, Vlissingen en Terneuzen. We beschrijven het aantal scheepsaanlopen en zeelieden op die schepen, de organisatie en uitvoering van het welzijnswerk, de financiële situatie en de positie van overheden ten opzichte van de centra voor zeevarenden. We constateren dat het ideale centrum voor zeevarenden zich aan de plaatselijke situatie aanpast. Daarom is niet mogelijk de perfecte faciliteiten te schetsen.

Het is wel mogelijk de 'best practices' te identificeren om zo tot de meest geschikte uitgangspunten te komen:

- De samenwerking tussen het Havenbedrijf Amsterdam en het centrum voor zeevarenden, wat zich vertaalt in **structurele financiering** voor beroepskrachten.
- De **toegankelijkheid** en **ruime openingstijden** van Eemshaven, waardoor het centrum voor zeevarenden in goede tijden voldoende eigen middelen kan genereren voor renovaties en uitbreidingen.
- Het **commitment van het havenbedrijf** in Terneuzen voor een centrum voor zeevarenden dicht bij de overslagterminals en kades.
- De visie van Schiedam om zeevarendencentra een Holland House look & feel te geven.
- Het **architectonisch ontwerp** van Eemshaven, inclusief buitenruimte.
- De verlengde **logistieke dienstverlening** van The Bridge als drop-off punt en pakketdienst.
- De website van het centrum voor zeevarenden in Amsterdam, dat werkt als een duidelijk **uithangbord** dat **gastvrijheid** en **professionaliteit** uitstraalt.
- De bereidheid van veel bedrijven in Vlissingen en Terneuzen om **jaarlijks donaties** te doen.
- De keuze van The Bridge om zich **dichtbij winkelveorzieningen** te vestigen.
- De mobiele port-a-cabin oplossing voor zeevarenden van cruiseschepen in Hamburg.
- De **shuttle transportdiensten** in Antwerpen op de Linker- en Rechteroever.
- De aanwezigheid van **Filipijnse priesters** in zowel Antwerpen als Hamburg.
- De structurele financiering van de Duitse overheid voor **langjarige ondersteuning** van zeevarendencentra in binnen- en buitenland.

Tenslotte, een belangrijk uitgangspunt is het **maritieme cultureel erfgoed** dat de Nederlandse Zeevarenden Centrale met zich meedraagt. Dat is de bindende factor tussen de zeevarendencentra in Nederland onderling, maar ook met haar traditionele partners bij havenbedrijven, redersverenigingen, werkgevers- en werknemersverenigingen en kerkelijke organisaties. Die verbindingen zouden steviger verankerd moeten worden in besturen van zeevarendencentra c.q. welzijnscommissies en/of landelijke overlegorganen.

Deelvraag 5: Gaps tussen beschikbare faciliteiten en gewenste/benodigde faciliteiten

Aan de hand van interviews, eigen observaties ter plaatse en aan de hand van bureauonderzoek hebben wij ons een beeld gevormd van de faciliteiten en hoe zij zich tot elkaar verhouden. Aan de hand hiervan hebben we een gap-analyse gemaakt. In het volgend overzicht vatten we de knelpunten en tekortkomingen samen.

Op basis van een gap-analyse concluderen wij dat de voorzieningen op een aantal locaties toereikend zijn. De dienstverlening is in de loop van 2021 weer opgepakt en lijkt weer op het niveau te komen van voor de coronapandemie. Twee zeevarendencentra zijn nog gesloten – Terneuzen door verhuizing en Schiedam door reorganisatie – maar ook deze lijken binnen afzienbare tijd weer open te gaan. Echter, het ontbreekt in zijn algemeenheid aan stabiliteit en professionaliteit. Dit vertaalt zich in een aantal **knelpunten en tekortkomingen**. Ondanks de toewijding en bevologenheid leunen de welzijnsorganisaties zwaar op vrijwilligers. Professionalisering van de organisatie met **beroepskrachten** zou een sterke kwaliteitsverbetering van zorg en dienstverlening kunnen opleveren.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Zeeblindheid							
Onzichtbaarheid van zeevarenden in beleidsstukken van overheden en havenbedrijven	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Institutioneel							
Ontbreken van nationaal beleid en planmatige aanpak	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Overlegstructuur met welzijnscommissie ineffectief	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Financieel							
Ondersteuning havenbedrijf is niet structureel	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ondersteuning havenbedrijf is beperkt	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Geen eigen reserves	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja
Fundraising tijdrovende klus	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Organisatie							
Professionele ondersteuning kan beter	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee
Grote verantwoordelijkheid bij vrijwilligers	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee
Geen dekking van vervoersdiensten in haven	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Dienstverlening en behoeften zeevarenden							
Openingstijden zijn te krap door tekort personeel	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja
Locatie is (te) klein	Ja*	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee*
Geografisch verzorgingsgebied/ locatie							
Afstanden van schip naar centrum voor zeevarenden zijn groot	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Afstand centrum voor zeevarenden naar bewoonde wereld	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Veiligheidsprocedures belemmeren toegang schip	Ja	Ja	Soms	Nee	Nee	Nee	Nee
Locatie is tijdelijk gesloten	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja

*Samenvatting knelpunten en tekortkomingen. *) verhuizing gaande*

In het Rotterdamse havengebied, dat zich uitstrekt van de Maasvlakten tot en met Dordrecht zijn de **welzijnsvoorzieningen niet op peil**. Belangrijke havengebieden zoals de Botlek, maar ook de havens dicht bij de stad worden niet bereikt omdat enerzijds de locatie van Flying Angel tijdelijk is gesloten. Anderzijds zijn de transportmiddelen niet toereikend om de afstand te overbruggen die nodig is om zeevarenden te halen en te brengen naar de locatie Oostvoorne. De ontwikkeling en beheer van de zeehaven van Dordrecht valt ook onder het Havenbedrijf Rotterdam. We constateren dat daar ook behoefte is voor een centrum voor zeevarenden

Deelvraag 6: specifieke situatie van welzijnsfaciliteiten en -organisatie in Rotterdam

Voor de zeevarenden is Rotterdam een 'high stress' zone of een 'logistieke nachtmerrie'. Deze kwalificaties geven aan dat er druk staat op de zeevarenden wanneer zij met hun schip Rotterdam aanlopen. Er moet van alles worden geregeld, want in deze grootste haven van Europa vinden vaak verversingen, bevoorradingen en bunkering plaats. Dat gaat ten koste van de tijd die een zeevarende aan vrije tijd kan besteden. De welzijnsfaciliteiten en -organisatie in Rotterdam is niet alleen door het **groot aantal scheepsbewegingen** en **honderdduizenden zeevarenden** uniek ten opzichte van andere zeehavens in Nederland.

Het is ook de organisatie, financiering en samenwerking, die Rotterdam bijzonder maken. Strikt genomen heeft Rotterdam zelf geen zeevarendencentra meer binnen de gemeentegrenzen, ook niet in het havengebied zelf. In Oostvoorne is er sinds 2016 een centrum voor zeevarenden, een vrijwilligersinitiatief. The Bridge speelt met dit centrum in op de verplaatsing van scheepsactiviteiten naar het westen, richting de Maasvlakten en Europoort. Ook het Deense Sea Health & Welfare – op basis van Deense financiële middelen voor personeel en huisvesting - in Brielle is meegegaan met de tijd met een onderkomen in de oude vesting. Anderzijds heeft het ook te maken met het schrale aanbod van welzijnsvoorzieningen en de beperkte financiële middelen die beschikbaar worden gesteld.

De situatie doet zich voor dat er sinds 2015 een **Rotterdam Port Welfare Committee** is, maar die beperkt zich tot het ter beschikking stellen van financiën en stelt geen beleid op voor welzijnsvoorzieningen en veranderende behoeften en omstandigheden. Het beleid kwalificeren wij als **reactief en niet anticipatief of vooruitstrevend**. De percepties onder belanghebbenden over de effectiviteit van de overlegstructuur lopen ook uiteen. De zeevarendencentra hebben op hun beurt eigen problemen op te lossen en stellen daarvoor plannen op. Om die ten uitvoer te brengen, vragen zij incidentele financiering c.q. aanloopfinanciering aan bij de RPWC. Met goedkeuring van die financiering kan uitvoering worden gegeven aan die plannen. De NZC heeft goed uitgewerkte plannen voor Rotterdam die zijn gebaseerd op drie locaties: Oostvoorne, Schiedam, Dordrecht en een mobiele unit bij de Cruise Terminal op de Wilhelminapier. De vervoerscapaciteit moet sterk worden uitgebreid om het hele havengebied vanaf deze locaties te bedienen.

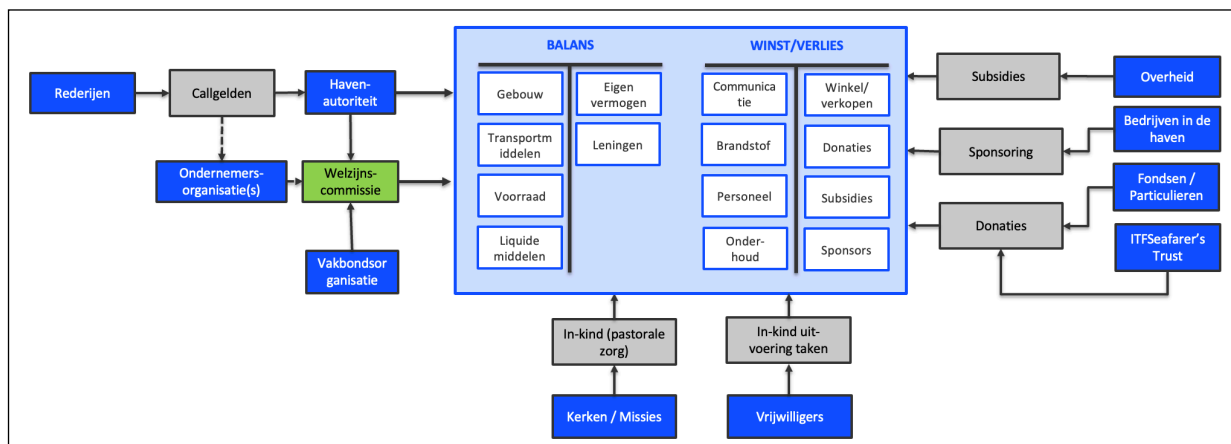
Deelvraag 7: faciliteiten, financiën en hoe deze voorzien in de behoeften van zeevarenden

Het theoretisch kader helpt om enerzijds begrippen en concepten duidelijk te maken, maar anderzijds ook om samenhang aan te brengen tussen faciliteiten, financiën en dienstverlening. Op basis van literatuur- en bureauonderzoek gebruiken we in dit geval de vuurtoren als metafoor voor de kwaliteit en stabiliteit van welzijnsorganisaties voor zeevarenden in Nederlandse zeehavens. Het licht van de vuurtoren is gericht op de schepen met zeevarenden aan boord. Voor de mensen aan de wal symboliseert het licht ook **zichtbaarheid** voor het werk dat zeevarenden verrichten om handelswaar en welvaart naar de havens te brengen. Het vuurtorenmodel gaat uit van een goed bereikbare **locatie** met **geografisch verzorgingsgebied** die is gebouwd op een aantal **funderingslagen**: institutionele inbedding en samenwerking, financiële stabiliteit, organisatie, een aantrekkelijk dienstenaanbod. Zonder sterke institutionele en financiële basis kunnen welzijnsorganisaties niet de zorg en kwaliteit bieden die van hen verwacht wordt naar internationale maatstaven en wet- en regelgeving.



Conceptueel raamwerk - vuurtorenmodel

In hoofdstuk 4 beschrijven we uitvoerig hoe de zeevarendencentra zijn georganiseerd, welke faciliteiten er zijn en op basis van welk 'financieringsmodel' zij werken. Aan de hand van deze analyse hebben we een generiek model opgesteld. Voor de dagelijkse uitvoering leunen welzijnsorganisaties momenteel zwaar op vrijwilligers en kerkelijke organisaties. Zeevarendencentrales moeten elk jaar weer veel inspanningen verrichten om fondsen te werven. Dit zorgt ervoor dat er doorgaans **weinig ontwikkelperspectief** is en dat **meerjarenonderhoudsplannen** niet bijtijds tot uitvoer kunnen worden gebracht. Meer stabiliteit zou kunnen worden geboden als er zowel vanuit de rijksoverheid als de lokale overheden c.q. havenbereidheid de bereidheid aanwezig zou zijn voor structurele financiering te zorgen. **Zeehavengelden zijn de geschikte financiële middelen** van waaruit **welzijnsvoorzieningen** voor zeevarenden kunnen worden **gefinancierd**. Reders zijn afhankelijk van de faciliteiten in zeehavens en zijn gebaat bij welzijnsvoorzieningen aan de wal voor haar werknemers. Welzijnscommissies kunnen een rol spelen om beleid, financiering en uitvoering bij elkaar te brengen, maar ook NZC kan die rol vervullen op landelijk niveau.



Financieringsmodel centrum voor zeevarenden

Deelvraag 8: financiering en organisatie in Hamburg en Antwerpen

We concluderen dat de centra voor zeevarenden in zowel Antwerpen als Hamburg in een sterkere constellatie van lokale en landelijke belanghebbenden hun zorg en welzijn voor zeevarenden ten uitvoer brengen. Dit heeft enerzijds te maken met de financiering en ook met de professionaliteit van de uitvoeringsorganisaties.

Vanaf 2015 tot en met 2019 gaf het Bondsministerie voor Arbeid en Sociale Zaken in Duitsland jaarlijks €500.000 aan deze instanties, maar dit bedrag is inmiddels al opgelopen naar ruim **€1.500.000 per jaar** voor alle welzijnsfaciliteiten voor zeevarenden in Duitsland. Daarbovenop komt nog een extra €1.000.000 voor de faciliteiten van Stella Maris en de Deutsche Seemannsmission (DSM) die zich in het buitenland bevinden. Het bedrag dat jaarlijks gedoneerd wordt is volgens de regering circa 10% van de totale uitgaven van de DSM en Stella Maris. Duckdalben van DSM staat bekend als het schoolvoorbeeld van een centrum voor zeevarenden: goed centraal gelegen, alle nodige voorzieningen, sterk management met goede contacten in de top van het maritieme bedrijfsleven, een betrokken havenbedrijf en voldoende transportmiddelen. Ook het mobiele centrum voor zeevarenden ('de container') bij de cruise terminal getuigt van een pragmatische aanpak.

De welzijnsorganisaties voor zeevarenden in Antwerpen hebben een geïntegreerde structuur. Alle instanties zijn namelijk in het Antwerp Harbour Hotel onder een dak te vinden: Deutsche Seemannsmission, Apostolatus Maris (Stella Maris), The Mission to Seafarers, Sailors society, IZA, Mediport.

Samen hebben deze organisaties iedere dinsdagochtend een **wekelijkse vergadering** waarin de dagelijkse gang van zaken worden besproken. Ook wordt hier het rooster van scheepsbezoeken bepaald. Samen worden ook problemen op tafel gelegd en opgelost. Het Antwerp Harbour hotel – en equivalent van het Maritime Hotel - heeft meerdere bussen om zeevarenden op te halen en weer terug te brengen van en naar de terminal. Er is voldoende vervoerscapaciteit omdat alle organisaties de locatie aan de Noorderlaan als uitvalsbasis gebruiken. De shuttlebusjes en 'rolling store' zijn in het oog springende faciliteiten.

De locatie van het Antwerp Harbour Hotel bestond al langer, onder de naam van het Antwerp Docks Hotel. Al eerder werd in 2009 besloten "met het oog op de continuering van een welfarewerking voor zeelieden" door het Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (OCMW) van Antwerpen om principieel akkoord te gaan met de aankoop van het Antwerp Docks Hotel ter vervanging van het toenmalige centrum voor zeevarenden (Gemeenteraad Antwerpen, 2013). Financiering kwam vanuit het centrum voor zeevarenden zelf, ITF Seafarers' Trust, de OCMW, en het Havenbedrijf.

1

Inleiding

De Nederlandse Zeevarendencentrale heeft Erasmus UPT gevraagd een onafhankelijk studie te doen naar de logica en de nodige mate van structurele financiering voor de Nederlandse zeevarendencentra. De Nederlandse zeevarendencentra vervullen een waardevolle functie in het bijdragen aan het welzijn van zeevarenden die in de Nederlandse havens tijdelijk verblijven. De instanties die betrokken zijn bij de afhandeling van schepen in de Nederlandse havens hebben er belang bij dat zeevarenden het juiste goede welkom wordt geboden. Tot op heden functioneren de zeevarendencentra hierin goed, vooral op basis van projectfinanciering, donaties en voor een groot deel vrijwilligers. Echter, de continuïteit is daarmee wel mogelijk kwetsbaar en sommige zeevarendencentra staan mogelijk onder financiële druk. Om de faciliteiten op peil te houden, de basisfuncties uit te kunnen voeren en van daaruit op te kunnen schalen naar volwaardig voorzien in de behoefte is wellicht meer en vooral structurele financiering nodig. Deze vraag is aanleiding voor de studie waarvoor hieronder een voorstel.

1.1 Doelstelling

- Assessment van de mate van structurele behoefte aan financiering van de nodige faciliteiten (onder meer zeevarendencentra) om een goed welzijn van zeevarenden te kunnen blijven bieden.
- Dit op basis van inzicht in de behoeften van zeevarenden en de mate waarin de faciliteiten in Nederland voor het bieden van welzijn aan zeevarenden zich goed en gezond kunnen ontwikkelen om in die nodige behoefte te voorzien.

We werken vanuit de volgende hypothese:

Er is een behoefte aan zeevarendenwelzijn waarin moet worden voorzien; de zeevarendencentra kunnen daaraan voldoen, maar hebben structurele financiering nodig om een nodige – door de MLC verplicht gestelde - basisvoorziening te kunnen neerzetten om continuïteit

1.2 Vraagstelling

Er is een behoefte aan zeevarendenwelzijn waarin moet worden voorzien; de zeevarendencentra kunnen daaraan voldoen, maar hebben structurele financiering nodig om een nodige – door de MLC verplicht gestelde - basisvoorziening te kunnen neerzetten om continuïteit en verdere opschaling met vrijwilligers te kunnen garanderen. Vragen die beantwoord dienen te worden zijn:

1. Wat is die behoefte van zeevarenden in de havens en hoe ontwikkelt die zich?
2. Hoeveel zeevarenden bezoeken met hun schip de Nederlandse havens en welke tijd hebben zij in die havens beschikbaar (aantal scheepsaanlopen, aantallen opvarenden, tijd in havens etc., mogelijkheden om van boord te gaan)
3. Welk belang maar ook mogelijk (wettelijke) verplichting is er bij de relevante stakeholders tot het bieden van welzijnsfaciliteiten/-zorg
4. Welke faciliteiten – lees zeevarendencentra – zijn er in Nederland en op welke wijze voorzien deze in de behoeften (capaciteit voor scheepsbezoek, capaciteit voor transport van zeevarenden, verblijfsmogelijkheden met de nodige faciliteiten voor communicatie, ontspanning, zorg etc.)?
5. Waar zitten 'gaps' tussen beschikbare faciliteiten en benodigde/gewenste faciliteiten, ook geografisch gezien
6. Hoe is dat specifiek in Rotterdam, de grootste haven met de meeste scheepsaanlopen?
7. Hebben de zeevarendencentra voldoende (financiële) resources om ook in de toekomst hun functie op goede manier te kunnen vervullen?
8. Hoe verhoudt de wijze van financiering zich in Nederland tot omliggende havens?

2

Theoretisch kader organisatie welzijnszorg voor zeevarenden

2.1 Inleiding

Nederland is van oudsher een handelsland en sterkt verbonden met de rest van de wereld door haar zeehavens. De mainports Rotterdam en Amsterdam zijn de pijlers onder de Nederlandse economie en strategisch belangrijke draaischijven. Samen zijn de Nederlandse zeehavens goed voor **590.000.000 ton aan lading** (CBS, 2022). Deze zeehavens bieden samen directe en indirecte werkgelegenheid aan bijna 355.000 werknemers. Voor de Nederlandse exporterende industrie zijn zij van levensbelang om producten op de wereldmarkt af te zetten.

	Havengebied Rotterdam	Groningen Seaports	Havengebied Amsterdam	North Sea Port	Overige zeehavens / onbekend
2018	458.350	7.237	99.503	36.715	2.737
2019	455.390	6.061	103.913	38.911	3.251
2020	425.391	4.777	89.474	34.333	3.608
2021	453.970	5.893	87.996	38.046	3.802

Tabel 1: Overslag Nederlandse Zeehavens, bron: CBS, 2022

Dat al die schepen ook bemanning aan boord hebben, wordt snel voor lief genomen, maar we hebben tijdens de coronapandemie gezien dat zeevarenden een **cruciale functie** hebben om de wereldhandel op gang te houden. Daarmee zijn ook de Nederlandse zeehavens van cruciaal belang gebleken om zowel de publieke gezondheid als ook welzijn voor zeevarenden te waarborgen. Door samenwerking van alle welzijnsorganisaties, kerken, (haven-)bedrijven, rederijen en overheden is voorkomen dat het logistieke proces in de zeehavens niet is vastgelopen.

Het welzijnswerk voor zeevarenden in zeehavens kent een rijke traditie. Het zijn vooral religieuze organisaties geweest die over de hele wereld zeevarendencentra hebben gesticht. Stella Maris c.q. Apostleship of the Sea bestaat al sinds 1920 en is opgezet vanuit de Rooms-Katholieke kerk met voorzieningen in 328 havens in 54 landen. De Mission to Seafarers is opgericht vanuit de Anglicaanse kerk en is al sinds 1856 actief voor het welzijn van zeevarenden, momenteel in 200 havens verspreid over 50 verschillende landen. Het welzijn van zeevarenden is grotendeels onderbelicht gebleven. Zowel in de wetenschappelijke literatuur als in beleidsstukken van de Nederlandse overheid of jaarverslagen van havenbedrijven wordt **weinig aandacht** besteed aan het welzijn van zeevarenden. Echter, sinds de effectieve bekrachtiging van de Maritime Labour Convention in 2013⁴ is er een verplichting die voortkomt uit dit verdrag om zorg te dragen voor welzijnsvoorzieningen zowel aan boord van schepen als aan de wal. In dit hoofdstuk zullen we inzichtelijk maken waarom welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden nodig zijn, wat het wettelijk kader is voor verdragstaten, maar ook wat de positie is van havenbedrijven in het bieden van welzijnsvoorzieningen aan de wal.

⁴ Het Maritieme Arbeidsverdrag (Engels: Maritime Labour Convention) is in 2006 aangenomen door de Internationale Arbeidsorganisatie (Engels: International Labour Convention) en is op 20 augustus 2013 van kracht geworden. Momenteel is de MLC in 101 lidstaten geratificeerd en in 97 lidstaten van kracht geworden.

2.2 Behoeftte aan welzijnsdiensten voor zeevarenden

Uit wetenschappelijk onderzoek komt een beeld naar voren van het leven van zeevarenden aan boord van schepen. Het leven aan boord levert zeevarenden veel stress op door lange en onregelmatige diensten, een tekort aan slaap. Het ontbreekt zeevarenden ook aan privacy, omdat zij 24 uur op 7 dagen met dezelfde mensen zijn opgescheept, letterlijk. Daarnaast is het werk aan boord niet zonder gevaar. Ook is het voor veel zeevarenden een onzeker bestaan, omdat zij dikwijls in twijfel worden gelaten wanneer zij worden afgelost en daardoor vaak langer van huis zijn. Dit kwam al voor voordat de coronapandemie wereldwijd losbarstte, maar is door beperkende maatregelen vanuit gezondheidsdiensten en vanuit werkgevers erger geworden. Het '**Seafarers Happiness Index**' rapport (Mission to Seafarers, 2022) meet het welzijn van zeevarenden op een negental aspecten: connectiviteit, 'shore leave', salaris, voedsel aan boord, fitness, training, interacties met anderen, werkbelasting en welzijn. Echter, er is veel behoefte misstanden zichtbaar te maken. Er mogen dan wel faciliteiten aanwezig zijn, maar het ontbreekt zeevarenden ook aan tijd om er gebruik van te maken. In een recente survey onder ongeveer 265 zeevarenden geeft een preciezer beeld van de behoeften van zeevarenden die voor een kort verblijf aan wal komen (Zhao et al 2021). Zij onderscheiden transportdiensten, winkelaanbod, spirituele en sociale diensten, communicatiediensten, geldzaken en gezondheid/vrije tijd om in de behoeften van zeevarenden te voorzien. Internet (wifi) toegang (93%), beschikbaarheid van en 'top-ups' van simkaarten (83%), goed en gratis transport van het schip naar winkels (73%), geldwisseldiensten (69%), vervoer naar het stadcentrum (63%) of centrum voor zeevarenden of -club (64%) wordt het meest belangrijk gevonden. In het rapport tekent zich een lichte verbetering van het zeevarendenwelzijn af, maar er worden ook kanttekeningen geplaatst. Aflossingen en het loslaten van beperkende maatregelen naar aanleiding van covid-19 geven aanleiding tot een verbetering van de moraal onder zeevarenden.

In de literatuur is ook sprake van de negatieve effecten van het **sociale isolement** waarmee zeevarenden te maken hebben. Zij zitten vaak langere tijd met dezelfde mensen aan boord en als het schip dan de haven aandoet is het lastig 'onder de mensen te komen' vanwege de beperkte toegankelijkheid van de overslagterminals, de geografische afstand en het gebrek aan transport en de onbekendheid van de voorzieningen ter plaatse (Sampson et al 2022).

De **voortschrijdende ontwikkelingen** in digitale technologie, internet connectiviteit en autonoom varen gaat het beroep van zeevarende onmiskenbaar veranderen (KIM 2022). Die verandering is al gaande en volstrekt zich over een breder front. Digitale technologie zorgt voor het in elkaar schuiven van functies aan de wal en op het schip (bron). Ook connectiviteit via internet zal ervoor zorgen, dat een maritiem officier meer contacten met een grotere verscheidenheid van mensen zal kunnen onderhouden, terwijl hij/zij onderweg is. Wat gezond eten aan boord is voor het fysieke lichaam, is internetconnectiviteit voor de geestelijke gezondheid (Bugis 2022). Echter, daar zit ook een schaduwkant aan. Als er geen bereik of beltegoed meer is en er zich problemen aan het thuisfront voordoen. Dit kan ertoe leiden dat zeevarenden in zichzelf keren of een gevoel van machteloosheid hebben. Dergelijke situaties leveren veel stress op voor zeevarenden.

2.3 Wettelijke basis voor welzijnszorg voor zeevarenden

Ten einde de financiële situatie van welzijnsvoorzieningen in de Nederlandse zeehavens goed te begrijpen moeten we teruggaan in de geschiedenis en de positie van de Nederlandse Staat jegens internationale verdragen waarin arbeidsomstandigheden voor zeevarenden is geregeld. Een goed startpunt daarvoor is het verdrag van de **International Labour Organisation** (ILO) over het welzijn van zeevarenden, dat in 1987 in de 74^e zitting van het ILO is aangenomen. Het verdrag en de bijbehorende aanbeveling (ILO Verdrag 163 met Aanbeveling 173) betreft het bieden van welzijnsvoorzieningen en diensten door een lidstaat aan alle lidstaten, ongeacht nationaliteit, ras, geloof, geslacht, etc. zowel aan boord van een schip onder nationale vlag en ook aan zeevarenden van schepen die onder een andere vlag varen. Het ILO-verdrag van 1987 gaf invulling en actualisering van eerdere aanbevelingen uit 1936 en 1970 (KST97902, 2006).

In een [kamerbrief van 2006](#) geeft de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), Lodewijk Asscher, een toelichting waarom toentertijd gekozen is om dit verdrag niet te bekrachtigen. Ook al heeft Nederland tijdens de algemene stemming in 1987 voor het ILO-verdrag gestemd, de Minister was van mening dat hier sprake was van het belang van mondiale normstelling maar daar vloeit 'geen verplichting uit voort ten aanzien van de nationale dimensie'. De motivatie van het Ministerie van SZW was dat Nederland 'in zijn algemeenheid voldoet aan de uitgangspunten van het verdrag', waarbij werd vermeld dat 'alle activiteiten in het kader van zeemanswelzijn worden ingevuld door de (privaatrechtelijke) Stichting Zeemanswelzijn Nederland), die in 1957 was opgericht'. Onder drie achtereenvolgende paarse kabinetten leidde het sociaalliberale gedachtengoed tot meer marktwerking van voorheen publieke overheidstaken. Ook de zeevarendencentrum zouden worden gekort en dienen op eigen benen te gaan staan. De subsidies zouden vanaf 1996 geleidelijk worden afgebouwd. Het gevolg hiervan was, dat de financiële positie van veel zeevarendencentrum gaandeweg zou verslechteren, en welzijnswerk steeds meer werd opgevangen door kerkelijke organisaties en vrijwilligers.

Sinds 2006 is het [Maritieme Arbeidsverdrag](#) (in het Engels: Maritime Labour Convention, of MLC) ondertekend in de 94^e vergadering van de ILO in Genève (7-23 February 2006). Uiteindelijk is het Verdrag in Nederland op 13 december 2011 geratificeerd en op 28 augustus 2013 in werking getreden. Interessant om op te merken is dat het standpunt van de Nederlandse regering ten aanzien van de financiering niet veranderde met de komst van het Maritieme Arbeidsverdrag en zich niet verplicht achtte financiële middelen ter beschikking te stellen.

De belangrijkste doelstelling van de MLC 2006 is de [wereldwijde bescherming van de rechten van zeevarenden](#). De Conventie wordt dan ook wel eens de 'Bill of Rights' van zeevarenden genoemd. Het Verdrag omvat drie verschillende delen: de artikelen, de voorschriften en de Code. De artikelen en voorschriften bevatten de basisrechten, basisbeginselen en basisverplichtingen van de verdragsleden die de MLC 2006 bekrachtigen. De Code bevat de nadere invulling van de uitvoering van de voorschriften en bestaat uit Deel A (dwingende normen) en Deel B (niet-dwingende leidraden).

In de voorschriften van de MLC 2006 luidt [Titel 4](#): Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming.

- Meer specifiek luidt [Voorschrift 4.4](#): toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal, waarin de toegang tot en de financiering van deze welzijnsvoorzieningen nader geconcretiseerd. Het doel van [Voorschrift 4.4](#) is het verzekeren dat zeevarenden die aan boord van een schip werkzaam zijn toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan de wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn.
- [Norm A4.4](#) verklaart nader dat ieder Lid bij de MLC 2006 de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in de haven dienen te bevorderen om de zeevarenden op schepen die zich in de haven bevinden toegang te verlenen tot geschikte welzijnsvoorzieningen en -diensten ([lid 2](#)). De Staat moet ook de instelling van welzijnsraden bevorderen die de aanwezige welzijnsvoorzieningen regelmatig doorlichten om te waarborgen dat deze geschikt blijven ([lid 3](#)). Normen dienen nageleefd te worden, leidraden niet. Leidraden dienen inzicht te bieden in toepassing.

Leidraad B4.4 voorziet in de invulling van Norm A4.4 door de lidstaten:

1. Verantwoordelijkheden van lidstaten

Lidstaten moeten beschikbaarheid van welzijnsvoorzieningen en -diensten garanderen met oog voor bijzondere behoeften van zeevarenden en internationale samenwerking tussen lidstaten om het zeemanswelzijn te bevorderen (Leidraad B4.4.1).

2. Welzijnsvoorzieningen en -diensten

Lidstaten moeten welzijnsvoorzieningen en -diensten verschaffen en/of erop toezien dat zij verschaft worden, in samenspraak tussen overheden, belangenorganisaties en vrijwilligersorganisaties. (Leidraad B4.4.2).

3. Welzijnscommissies

Lidstaten moeten erop toezien dat welzijnscommissies worden ingesteld, bestaande uit een vertegenwoordiging van reders, zeevarenden, bevoegde autoriteiten, vrijwilligersorganisaties en maatschappelijke organisaties (Leidraad B4.4.3).

4. Financiering van welzijnsvoorzieningen

Financiële steun voor havenwelzijnsvoorzieningen moet beschikbaar worden gesteld door middel van een of meer van de volgende maatregelen (Leidraad B4.4.4).

- (a) subsidies uit openbare middelen;
- (b) heffingen of andere speciale bijdragen van de scheepvaart
- (c) vrijwillige bijdragen van reders, zeevarenden of hun organisaties; en
- (d) vrijwillige bijdragen uit andere bronnen.

Bij de implementatie van de MLC 2006 na heeft de Nederlandse Staat **geen nieuwe wet** gecreëerd omtrent het implementeren van de voornoemde regeling. Norm A4.4 werd volgens de wetgever met de aanwezigheid van zeevarendencentrum in de grote Nederlandse havens nageleefd, zoals blijkt uit de Memorie van Toelichting (Tweede Kamer, 2010). Hierin wordt immers gewezen op het feit dat "in de (grote) Nederlandse havensteden (Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Delfzijl, Terneuzen) zijn al vele decennia zeemanshuizen aanwezig" en dat "de daarin aanwezige voorzieningen kunnen als adequaat worden aangemerkt en deze behoeven derhalve geen verdere formele invulling en uitwerking". De Staat wijst op de Leidraad B4.4.4 om niet direct te financieren: welzijnsvoorzieningen kunnen namelijk ook door andere belanghebbenden worden gefinancierd, zoals vanuit havengelden, rederijen en andere bijdragen vanuit de scheepvaart. Het is echter de vraag of de welzijnsvoorzieningen vandaag de dag zonder structurele financiële inbreng van de Staat kunnen blijven voortbestaan. Ook is het de vraag of, als er geen structurele financiële overheidshulp is, de financiering rond kan komen zonder organisatorische en regelgevende hulp vanuit de overheid.

In 2020 heeft de Stichting Welzijn Zeevarenden Rotterdam een advies ingewonnen van advocatenkantoor Adriaanse van der Weel over de vraag of de Nederlandse Staat zijn **verplichtingen**, voortvloeiende uit (Europese) wet- en regelgeving heeft geschonden door de situatie van onvoldoende welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden in stand te laten en op welke manier [...] kan worden afgedwongen dat de Staat alsnog aan zijn verplichtingen voortvloeiende uit die (Europese) wet- en regelgeving voldoet. In het memorandum wordt getoetst en geconcludeerd dat de Staat de situatie van **onvoldoende welzijnsvoorzieningen** in de haven van Rotterdam in stand laat. Het advocatenkantoor concludeert dat de Staat in de kern de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in de haven van Rotterdam dient te bevorderen en toe moet zien en zorgen voor welzijnsraden die de welzijnsvoorzieningen regelmatig doorlichten en waarborgen. Daarnaast plaatsen de juristen een opmerking bij de rol van de gemeente Rotterdam, die **geen beleid of specifieke regels** kent ten aanzien van het implementeren van welzijnsvoorzieningen en diensten in de haven van Rotterdam.

Het Rijk heeft weliswaar de welzijnsvoorzieningen met de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) in 2007 gedecentraliseerd naar gemeenten, maar die is in beginsel niet bedoeld voor buitenlandse (passanten) zeelieden. Tenslotte wordt de conclusie getrokken dat de Staat in de grote havens van Nederland geen kennis heeft genomen of de situatie van welzijnsvoorzieningen van voldoende niveau is en zich ontwikkelt, zodanig de conditie van zeevarenden verbetert. Omdat de MLC geen verplichting oplegt, maar eerder een **verantwoordelijkheid** die gedelegeerd kan worden, is er geen sprake van handelen in strijd met de MLC. Toch is er sprake van een discrepantie tussen wetgeving van de MLC en de acties vanuit de overheid om het welzijn te bevorderen en te controleren. In Rotterdam bestaat sinds 2015 met het Rotterdam Port Welfare Committee, een welzijnscommissie naar de leidraad B4.4.3, maar die geldt alleen voor de zeehaven van Rotterdam. Nieuwe overlegstructuren tussen Rijksoverheid, lagere overheden, havenbedrijven, welzijnsorganisaties, reders, ondernemersorganisaties en werknemersorganisaties zijn nodig om te waarborgen dat de kwaliteit van welzijnsvoorzieningen op peil blijft en zich kan ontwikkelen.

2.4 Organisatie van welzijnsvoorzieningen in havens

Het welzijnswerk voor zeevarenden in zeehavens kent een rijke traditie. Het zijn vooral **religieuze organisaties** geweest die over de hele wereld zeevarendencentrum hebben gesticht. Stella Maris c.q. Apostleship of the Sea bestaat al sinds 1920 en is opgezet vanuit de Rooms-Katholieke kerk met voorzieningen in 328 havens in 54 landen. De Mission to Seafarers is opgericht vanuit de Anglicaanse kerk en is al sinds 1856 actief voor het welzijn van zeevarenden, momenteel in 200 havens verspreid over 50 verschillende landen. Ook stelt de ITF Seafarers' Trust al meer dan 40 jaar fondsen beschikbaar aan welzijnswerkers in havens. De **Nederlandse Zeevarendencentrale**, verenigt de Nederlandse zeevarendencentra. De op 28 januari 1927 opgerichte vereniging 'De Nederlandsche Zeemanscentrale', ontstaan uit het werk van de geestelijke verzorging der varenden te Amsterdam vanwege de Nederlandsch Hervormde Kerk, ging in juli 1934 een fusie aan met de 'Zeemansbond' onder de naam 'Nederlandsche Zeemanscentrale' (NZC, 2022). De volgende organisaties kunnen worden getypeerd:

Organisatie	Uitleg
Pastoraal en diaconaal welzijnswerk	Organisatie met christelijke of spirituele grondslag. Hieronder vallen kapelaan, dekens, pastores, priesters en ander personeel in vergelijkbare posities. Voorbeeld: Stella Maris, Mission to Seafarers, Sailors' Society.
Staatskerkelijk welzijnswerk	Organisatie dat een culturele, sociale en religieuze ontmoetingsplek biedt voor haar landgenoten die in het buitenland wonen of een havenstad bezoeken voor werk maar ook privé. Voorbeeld: Finse Kerk, Deense Zeemanskerk.
Seculiere welzijnsorganisatie	Verlenen van gastvrijheid, gezelligheid en gemak meestal in een centrum voor zeevarenden (ook wel 'huis voor zeelieden') genoemd. Personeel heeft ofwel een vaste (parttime of voltijds) aanstelling, maar bestaat meestal uit een brede en trouwe kring vrijwilligers. Voorbeeld: The Bridge in Oostvoorne
Vrijwilligersorganisatie	Organisatie die een gedelegeerde taak heeft om welzijnswerk in binnen- en buitenlandse havens te organiseren, dikwijls met structurele financiële middelen van overheidswege. Voorbeeld: Deutsche Seemannsmission e.V.
Werknemersverenigingen of vakbonden	Lokale vakbonden, die accommodaties hebben of activiteiten organiseren. Voorbeeld: Zeemanshuis De Beer was ooit van Nautilus, de werknemersvereniging voor zeevarenden. Centrum is nu gesloten, middelen zijn gestort in een trustfonds c.q. stichting.
Trustfonds	Welzijnsorganisatie zonder accommodatie voor zeevarenden. Stellen fondsen beschikbaar voor zeevarendenwelzijn. Dit zijn vaak incidentele donaties. Voorbeeld: International Transport Federation Trust (ITF Trust).
Professionele havenwelzijnscommissie	Commissie die is aangesteld om uitvoering te geven aan het maritieme arbeidsmarktverdrag (MLC). Deze welzijnscommissie is opgezet als overlegstructuur tussen belanghebbenden, overheden (gemeentelijk of havenautoriteiten) en werkgevers- en werknemersverenigingen. Voorbeeld: Port Welfare Committee Rotterdam.

Tabel 2: Typen welzijnsorganisaties voor zeevarenden

Echter, welzijnswerk zou niet slechts de verantwoordelijkheid moeten zijn van goede doelenorganisaties (Kahveci 2007). Sinds de effectieve bekrachtiging van de Maritime Labour Convention in 2013⁵ is er een verplichting voor welzijnsvoorzieningen te zorgen, zowel aan boord van schepen als aan de wal.

2.5 Zeeblindheid; maatschappelijke vervreemding van het zeevarendenberoep

Uit wetenschappelijk onderzoek dat is uitgevoerd naar het leven en welzijn van zeelieden aan de wal in havensteden komt een beeld naar voren van **mispercepties**, maar ook van een vergeten en verkeerd begrepen beroepsgroep (Lee, 2013). Dit beeld heeft zich over de afgelopen decennia gevormd als gevolg van een aantal wereldwijde tendensen: globalisering, schaalvergroting, doorgeslagen marktwerking en geografische verwijdering tussen haven en stad.

In veel havens in de wereld staan zeevarendencentra in een rijke maritieme traditie en maken onderdeel uit van het maritiem erfgoed van een havenstad. Dit geldt voor de gebouwen zelf, maar zeker ook voor de verwevenheid in sociale netwerken van havenondernemers, scheepseigenaren en (gemeentelijke) instellingen en autoriteiten. De zeeman was een onlosmakelijk onderdeel van de samenleving in een havenstad. Echter, in de straten, kroegen en etablissementen van toen zien we tegenwoordig toeristen in plaats van zeelieden. De **verwevenheid tussen haven en stad**, en vooral de menselijke maat staat tegenwoordig wel ter discussie. Een belangrijke reden die hiervoor wordt opgevoerd is de schaalvergroting als gevolg van de ver doorgevoerde globalisering.

Niet alleen de schepen, maar ook de haveninfrastructuur en overslagfaciliteiten zijn de menselijke maat ontgroeid, wat ertoe leidt dat veel terreinen omwille van veiligheid (dat wil zeggen veilig werken, maar ook beveiliging) moeilijk bereikbaar zijn geworden, of zelfs zijn afgesloten van de buitenwereld (Seafarer's Happiness Index 2022, The Guardian, 2021). In Rotterdam zijn de zeevarendencentra geleidelijk mee westwaarts opgeschoven, daar waar de grote schepen aanmeren en de meeste volumes worden overgeslagen. Opschaling van scheepsgrootte en havenoverslag faciliteiten hebben ertoe geleid dat zeelieden grotere afstanden moeten afleggen om zich te kunnen ontspannen. Ook hun autonomie om te gaan en staan waar ze willen is ingeperkt. De ISPS-code (International Code for the Security of Ships) legt strenge veiligheidseisen op om haventerreinen te bezoeken. Tijdens de coronapandemie is de toegankelijkheid nog verder ingeperkt.

Globalisering heeft er ook voor gezorgd, dat de beroepsuitoefening op schepen is geïnternationaliseerd. De fragmentatie van waardeketens is hand in hand gegaan met het 'offshoren' van bedrijfsactiviteiten naar lagelonenlanden. Dit geldt ook voor het vakmanschap van zeevarende. Wereldwijde beroepsstandaarden die zijn vastgelegd in het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) hebben het proces van offshoring van werkgelegenheid nog verder versneld en vergemakkelijkt. In 2020 bestaat de bemanning op Nederlandse vlagschepen is voor ongeveer **80% niet-Nederlands** (Maritieme Arbeidsmarkt Monitor 2021). Zeelieden uit de Filipijnen, Indonesië, India of China zijn niet alleen veel goedkoper, maar nemen ook genoeg met langere termijnen op zee en houden langer vast aan het zeevarende beroep. Reders kunnen tappen uit een schijnbaar onuitputtelijke bron van zeevarenden. Een Nederlandse maritiem officier daarentegen ambieert doorgaans na 5 tot 10 jaar aan wal te gaan om zijn of haar carrière te vervolgen. Steeds minder Nederlanders hebben familie of vrienden die hun beroep op zee uitoefenen, wat geleidelijk aan leidt tot vervaging van de 'maritieme mindset' onder de bevolking.

Maatschappelijke vervaging of zelfs vervreemding van het beroep van zeeman of vrouw zien we ook terug in Nederlandse beleidsrapporten, strategiedocumenten en arbeidsmarktrapporten.

⁵ Het Maritieme Arbeidsverdrag (Engels: Maritime Labour Convention) is in 2006 aangenomen door de Internationale Arbeidsorganisatie (Engels: International Labour Convention) en is op 20 augustus 2013 van kracht geworden. Momenteel is de MLC in 101 lidstaten geratificeerd en in 97 lidstaten van kracht geworden.

In economische impactstudies van zeehavens en maritieme arbeidsmarkt rapporten komt een beperkt beeld naar voren van de werkgelegenheid in de zeevaart. De omvang van de arbeidsmarkt beperkt zich tot de Nederlandse zeevaartsector. Van de 20.800 zeelieden aan boord van Nederlandse vlagschepen hebben ongeveer 4.600 de Nederlandse en 16.200 een niet-Nederlandse nationaliteit. Dat is een fractie van de miljoen zeelieden die de Nederlandse zeelieden jaarlijks aandoen op alle zeeschepen, zoals we later in dit rapport preciezer zullen kwantificeren. In de maritieme strategie van Nederland wordt menselijk kapitaal geassocieerd met talentontwikkeling en innovatie, maar dan gaat het over het Nederlandse arbeidsmarktpotentieel. We moeten terug naar de beleidsbrief **'Verantwoord varen en een vitale vloot'** uit 2008 waar nog expliciet gesproken wordt over de belangen van zeevarenden: beroepsuitoefening en -kwalificaties, onderwijs en certificering, veiligheid en gezondheid aan boord, arbeidswetgeving (Kamerbrief 2008). De relatie tussen veiligheid en 'human error' wordt ook gelegd, al gaat men voorbij aan het belang van het welzijn van zeelieden als mogelijk onderliggende oorzaak. Ook jaarverslagen en visierapporten van havens als Rotterdam of Amsterdam gebruiken weinig woorden voor zeevarenden en welzijnsvoorzieningen.

2.6 Verantwoord ondernemen in haven en scheepvaart

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar maatschappelijk verantwoord ondernemen (Van Tulder 2014, Kolk & Van Tulder 2010). Bedrijven die maatschappelijk ondernemen stellen zich meer verantwoordelijk op ten aanzien van de negatieve effecten van hun bedrijfsvoering. Dat kan bijvoorbeeld betrekking hebben op milieuverontreiniging, veiligheid, algemene gezondheid en arbeidsomstandigheden. In de literatuur wordt een onderscheid gemaakt tussen strategische intentie, motivatie en actiebereidheid. Met strategische intentie geeft een bedrijf blijk van haar bewustzijn van de schadelijke effecten van haar bedrijfsactiviteiten. Dat wil echter niet zeggen, dat zij vervolgens ook de motivatie hebben en tot actie overgaan. Die motivatie kan worden afgelezen aan de **'corporate social responsibility'** verklaring, waarmee een bedrijf blijk geeft van haar de verantwoordelijkheid richting belanghebbenden in haar directe of indirecte omgeving. Een dergelijke verklaring heeft een papieren waarde. Concrete actie komt in veel gevallen pas van de grond als er extern druk wordt uitgeoefend. Een goed voorbeeld is de instorting van een textiel fabriek in Bangladesh, waardoor 1.100 textielarbeiders het leven lieten. Siddiqui & Uddin (2016) geven als verklaring dat de nauwe band tussen overheid en bedrijfsleven aan de grondslag ligt voor het ontkennen van verantwoordelijkheid.

De innige band tussen **overheden-bedrijfsleven** kan ook leiden tot het construeren van narratieven waarmee de verantwoordelijkheid kan worden afgeschoven of omgebogen. Een dergelijke situatie getuigt van inactiviteit en wordt ook wel het meest elementaire stadium gezien van verantwoord ondernemen (Van Tulder, 2013). Dit zien we in Nederland terug in de lopende parlementaire enquête rondom het Dossier Groningen Gaswinning. Zonder vooruit te lopen op de conclusies van de parlementaire enquête, schetsen journalisten een beeld van de 'nauwe contacten' tussen kopstukken van het Ministerie van Economische Zaken met de oliebedrijven Shell en Esso, die directe invloed hadden op het beleid over de gaswinning en koers ten aanzien van de schadeafhandeling (NRC, 14 oktober 2022). Het negeren van signalen vanuit bewoners, wetenschappers en toezichthouders getuigt van een blindheid voor de werkelijke maatschappelijk ontwrichtende problemen als gevolg van de aardbevingen.

We spreken ook wel van een institutioneel vacuüm, wanneer maatschappelijke problemen niet worden geadresseerd en pas aandacht krijgen na aandringen van non-gouvernementele organisaties. Pas wanneer dergelijke gebeurtenissen veel (internationale) publiciteit krijgen, zien we dat bedrijven – in dit geval de internationale modeketens – zich het lot gaan aantrekken, hun beleid aanpassen en ogenschijnlijk schoorvoetend tot actie overgaan. De markt zal het probleem uit zichzelf niet oplossen, noch de op zichzelf staande maatregelen van overheidswege. Om het **marktfalen** en **overheidsfalen** te overbruggen zijn nieuwe en nauwe vormen van samenwerking nodig. Van Tulder en Pfisterer (2013) ontwikkelden een partnerschapsruimte ('partnering space') model om het vraagstuk van duurzame en inclusieve ontwikkeling aan te pakken door trilaterale relaties te beschrijven waarin overheden, marktpartijen en samenleving (dikwijls vertegenwoordigd door niet-gouvernementele organisaties) specifieke rollen aan elkaar toekennen als een middel om het probleem aan te pakken.

Dit perspectief dat is gebaseerd op gezamenlijke uitgangspunten – ook wel ‘shared value’ principes genoemd – opent de deur om gecoördineerde acties te ondernemen die spanningen en conflicten kunnen doen ombuigen naar een meer constructieve dialoog.

Het lijkt erop dat we te maken hebben met een vergeten groep stakeholders van havens. Wanneer bedrijven worden gevraagd hun bedrijfsprocessen te verduurzamen, stellen bedrijven zich vaak defensief of inactief op. Er is druk nodig van overheidswege of van maatschappelijke organisaties om een beweging naar duurzaam en inclusief ondernemen te versnellen. Het vergt veel afstemming, coördinatie en doorzettingsvermogen om los te komen van een institutioneel vacuüm, wat wil zeggen, dat alleen maatschappelijke organisaties zich druk maken over bijvoorbeeld mensenrechten, slechte arbeidsomstandigheden en andere wantoestanden. Er wordt naar elkaar gekeken, zonder daadwerkelijk de handen ineen te slaan. Dat zien we ook gebeuren met het welzijnswerk voor zeevarenden. Historisch gezien nemen vooral kerkelijke organisaties die zorg op zich, maar door de ontkerkelijking is dat geen houdbare situatie meer. **Nieuwe organisaties en samenwerkingsverbanden** komen op. Een goed voorbeeld hoe dit denkkader kan werken is de Neptune Declaration (ICS, 2021), een breed gedragen initiatief in de scheepvaartsector en een *call to action* voor het nemen van gedeelde verantwoordelijkheid om zeevarenden uit hun benarde situatie te redden en tegelijkertijd het internationale scheepvaartstelsel vlot te trekken midden in de coronapandemie.

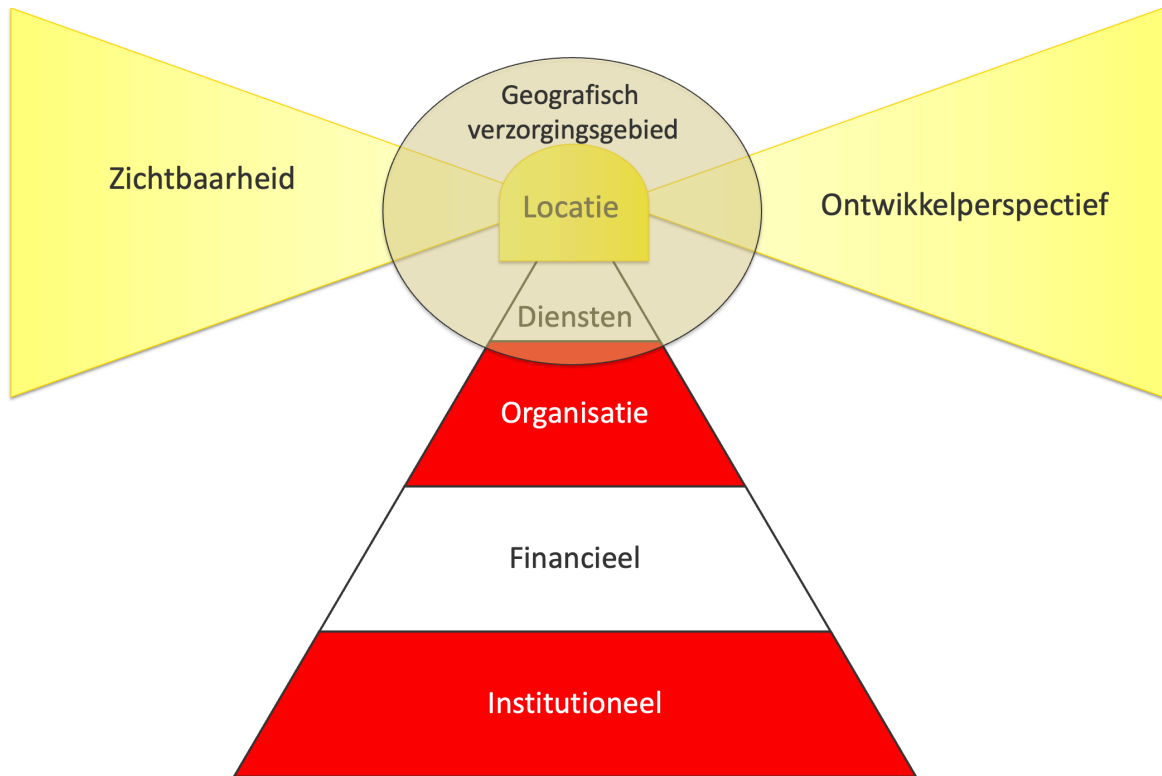
In Nederland leidde deze *call to action* tot het opzetten van een gezondheidskorridor tussen zeehaven Rotterdam en luchthaven Schiphol – een breed gedragen en uitgevoerd initiatief – heeft het beroep van zeevarende weer even in de schijnwerpers gezet. De **corona-epidemie** was aanleiding om de zeevarenden als **kritische beroepsgroep** aan te merken. Deze ingreep was noodzakelijk om de wisselingen van bemanningen te bespoedigen, aangezien er op het piekmoment meer dan 400.000 zeevarenden (The Guardian, 11 januari 2021) op aflossing zaten te wachten. In veel andere landen was repatriëring van bemanning niet mogelijk door strenge inperkingen van bewegingsvrijheid uit vrees voor schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid (Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2020). Dat die aandacht niet mag verslappen blijkt ook uit de gezamenlijke oproep van het Internationale Arbeidsverdragsorganisatie (ILO), the Internationale Maritieme Organisatie (IMO), UNCTAD en de WHO. In Nederland heeft de gezamenlijke aanpak - in ieder geval kortstondig – geleid tot meer zichtbaarheid van de zeevaartsector, maar ook tot het besef dat nauwere samenwerking o maatschappelijke thema's zich kan uitbetalen in maatschappelijk dividend (Maritiem Nederland, 2021).

2.7 Conceptueel raamwerk centrum voor zeevarenden

Het theoretisch kader zoals hierboven geschetst helpt om enerzijds begrippen en concepten duidelijk te maken, maar anderzijds ook om samenhang aan te brengen. We gebruiken in dit geval de vuurtoren als metafoor voor de **kwaliteit en stabiliteit** van welzijnsorganisaties voor zeevarenden in Nederlandse zeehavens. Het licht van de vuurtoren is gericht op de schepen met zeevarenden aan boord. Zij hebben bij het zien van het licht de haven in zicht en hopen zich daar welkom te voelen. Voor de havenautoriteit symboliseert het licht ook zichtbaarheid voor het werk dat zeevarenden verrichten om handelswaar en welvaart naar de havens te brengen.

Het licht schijnt ook naar de wal, want daar hebben de belanghebbenden een gezamenlijk gedragen ontwikkelperspectief voor een actief welzijnsbeleid en -uitvoering. Het vuurtorenmodel gaat uit van een aantrekkelijke **locatie** die is gebouwd op een aantal funderingslagen: institutionele inbedding, financiële stabiliteit, organisatie, een aantrekkelijk dienstenaanbod. De institutionele context bestaat uit de MLC, het Maritieme Arbeidsverdrag en de doorvertaling daarvan in nationale wet- en regelgeving. De tweede fundering bestaat uit een gezonde financiële positie, zodat er een organisatie kan worden gebouwd, zowel in de vorm van een fysieke locatie als in organisatorische zin: mensen en middelen. Pas als dat goed geregeld is, kan een centrum voor zeevarenden **diensten** aanbieden. Des te breder de basis, des te professioneler de organisatie kan worden opgezet en des te beter de dienstverlening.

Een ander aspect is het geografisch verzorgingsgebied. Met de grotere afstand tussen haven en stad, schip en het zeevarendencentrum is het geografisch zeehavengebied groter dan vroeger het geval was. Locatie en personenvervoer zijn cruciale aspecten voor adequaat welzijnswerk. Tenslotte is er het **ontwikkelperspectief**. Het ontwikkelperspectief geeft zicht op tendensen in de scheepvaart en de samenleving en bevat een uitwerking van doelstellingen richting de toekomst. We zullen dit model gebruiken voor de gap-analyse en uitwerking van het ontwikkelperspectief voor zeevarendencentra.



Figuur 1: kwaliteit van de welzijnsorganisatie, het vuurtorenmodel, bron: Erasmus UPT

3

Behoeften van zeevarenden welzijn

3.1 Introductie

Een goed uitgeruste zeevarende is bevorderlijk voor het werk en verkleint de kans op ongelukken (Smith & Allen, 2006). Een moment van rust, door een scheepsbezoek of door van het schip af te gaan, draagt bij aan het zeevarendenwelzijn. Het is echter gebleken dat shore leave steeds moeilijker wordt door kortere doorlooptijden en de recente coronapandemie. Overigens verschillen de behoeften van zeevarenden per haven die ze bezoeken.

3.2 Scheepsbezoeken pastorale en diaconale zorg

Het **verlenen van welzijnszorg** aan zeevarenden speelt zich niet alleen af aan wal. Scheepsbezoekers komen aan boord van schepen voor een verscheidenheid van doeleinden. Waar de ene zeevarende graag een gezellig praatje wil maken, wil de ander graag wat spulletjes kopen die de scheepsbezoeker bij zich draagt, zoals telefoonkaarten of chocolade. Tweedehandskleding en zelfgebreide mutsen en sjaals worden ook door scheepsbezoekers aan boord gebracht. Scheepsbezoeken bieden de ideale mogelijkheid om een ander gezicht te zien, zeker als de zeevarende de tijd, de mogelijkheid of de zin niet heeft om van boord te gaan.

Scheepsbezoeken kunnen grofweg ingedeeld worden in drie doelen. Uit gesprekken met scheepsbezoekers is naar voren gekomen dat vrijwel het belangrijkste doel ligt in het **bieden van een luisterend oor**. Het kan gaan om een oppervlakkig gesprek over het werk en hobby's, maar elke scheepsbezoeker geeft aan dat het ook over diepgaandere dingen kan gaan. Zo willen zeevarenden graag over hun familie en kinderen vertellen. Tevens is het bespreken van persoonlijke of mentale problemen ook erg van belang.

Ten tweede brengen de meeste scheepsbezoekers **producten** mee aan boord die de zeevarenden kunnen kopen, zoals telefoonkaarten, souvenirs, chocolade en speelgoed als cadeau voor de kinderen thuis. Zeevarenden zouden deze producten veelal in het zeevarendencentrum of in de supermarkt aan wal kopen, maar hebben daar niet altijd de mogelijkheid toe. Overigens nemen scheepsbezoekers tijdens de feestdagen, bijvoorbeeld rondom Kerst en Pasen, gratis pakketten met gebreide sokken, chocolade en andere snuisterijen mee. Iedere scheepsbezoeker gaf aan dat zeevarenden hier altijd al geruime tijd van tevoren naar uitkijken.

Ten derde nemen de scheepsbezoekers **informatie** en flyers mee over de haven, het zeevarendencentrum en andere faciliteiten voor zeevarenden mee. Deze informatie kan variëren van transportmogelijkheden en sociale activiteiten tot mogelijkheden om een kerk of andere geloofsgelegenheid te bezoeken. De laatste paar jaren, zeker sinds de Covid-19 pandemie, is er een proces in gang gezet om deze informatie online aan te bieden. Er wordt gewerkt aan een verdere uitbreiding van apps die eventueel ook offline zouden werken, zodat de zeevarende op zee al kan bekijken welke faciliteiten er in een desbetreffende haven aanwezig zijn, ook als hij of zij geen internet heeft. Shore Leave © is een app die al op de markt is, waarbij zeevarenden in contact kunnen komen met faciliteiten in de haven.

Sommige scheepsbezoekers hebben een kerkelijke achtergrond, waardoor zij op verzoek missen of een gebed organiseren aan boord. Uit gesprekken kwam naar voren dat deze functie erg van belang is aangezien veel zeevarenden ook gelovig zijn. Als een van de zeevarenden tijdens de reis door ziekte, een ongeval of een andere reden komt te overlijden, kan een pastor hier een grote ondersteunende rol in spelen. **Zij zijn de verbinding tussen water en land, tussen wal en schip en tussen hemel en aarde**. Overigens is het van belang te vermelden dat kerkelijke scheepsbezoekers meerdere petten dragen: zij

voeren hun werk niet alleen vanuit de kerk uit. Hun rol is daarin veel breder: niet alleen een gebed doen, maar ook een praatje maken, producten aan boord brengen en een luisterend oor bieden.

3.3 'Shore leave' aan de wal

Shore leave, ofwel 'de wal op gaan', komt uit de interviews naar voren als een erg belangrijk moment voor de zeevarenden. Zij kunnen dan even '**mens zijn**' en hoeven niet aan werk te denken. Naast een bezoek aan het zeevarendencentrum worden er boodschappen gedaan, souvenirs gekocht voor thuis en wordt de omgeving bekeken. Voor zeevarenden zijn een aantal zaken van belang als het op shore leave aankomt.

Allereerst is het van belang dat een zeevarende überhaupt van het schip af mag. Meerdere partijen die met schepen te maken hebben zouden **shore leave ontzeggen** op grond van Covid-19, maar vaak wordt ook te weinig tijd als reden gegeven. Overigens kwam ook uit de gesprekken naar voren dat zeker in grotere havens, zoals Rotterdam, shore leave onmogelijk is omdat er een verscheidenheid aan activiteiten uitgevoerd moeten worden. Denk hierbij aan bunkeren, cargo operations, het ontvangen van proviand. Hierdoor is er vrijwel geen tijd om van boord te gaan.

Als een zeevarende van het schip af mag, doet de volgende etappe van de reis zich aan: het **verlaten van de terminal**. In sommige havens wordt dit wegens veiligheidsvoorschriften bemoeilijkt en mogen welzijnsmedewerkers enkel de zeevarenden ophalen. In kleinere havens is het vaak gemakkelijker, in sommige gevallen hebben zeevarenden zelfs de code van het hek van de terminal. Sommige zeevarendencentra liggen op loopafstand van de terminal (zoals in Eemshaven), maar in andere havens is reizen zonder wielen vrijwel onmogelijk (zoals in Rotterdam). In het laatste geval is het **transport** van en naar het centrum voor zeevarenden essentieel. Alle centra voor zeevarenden hebben een of meerdere busjes, afhankelijk van de grootte van het havengebied, rijden met personeel of vrijwilligers die de zeevarenden ophalen van de terminal en na bezoek aan het zeevarendencentrum, ook weer terugbrengen. Zonder deze vorm van transport, zijn de zeevarenden nergens.

Eenmaal in het zeevarendencentrum is het credo simpel: **a home away from home**. Zeelieden hoeven even niet "aan" te staan en kunnen relaxen. Vaak is er een zithoek of een bar, waar een drankje genuttigd kan worden. De meeste zeevarendencentra hebben ook verschillende vormen van ontspanning ter beschikking: een tv, een pooltafel en een leeshoek. Veelal bevindt het centrum voor zeevarenden zich ook in een omgeving waar gras en bomen zijn, hetgeen in interviews ook werd aangekaart als zijnde erg belangrijk voor zeevarenden. Zij zitten weken, zo niet al maanden, op een stalen schip zonder enige vorm van groen. Het "**gras tussen de tenen voelen**" is in dat geval een ware verademing. De medewerkers in het centrum voor zeevarenden bieden net zoals de scheepsbezoekers altijd een luisterend oor of een gezellig praatje. Ook helpen zij de zeevarenden met hun problemen. Sommige zeevarendencentra voorzien bijvoorbeeld in het overmaken van het verdiende geld naar het thuisfront.

Ten slotte is het voor de zeevarende van belang dat zij goed **contact met het thuisfront** kunnen onderhouden. Door het garanderen van sterke en betrouwbare internetverbinding via Wi-Fi in het centrum voor zeevarenden, kunnen zeevarenden met hun partner, kinderen, familie en vrienden chatten, foto's uitwisselen en videobellen. Dit vertaalt zich ook door naar de hoge vraag van **telefoonkaarten**: oudere schepen hebben immers geen internet en ook op de moderne schepen is het lastig om een stabiele internetverbinding langdurig vast te houden. Er zijn vaak meerdere soorten telefoonkaarten in het centrum voor zeevarenden beschikbaar voor de verkoop: deze variëren van hoeveelheid MB en van het gebied waar ze te gebruiken zijn. Zeevarenden hebben voorkeur voor telefoonkaarten die overal ter wereld te gebruiken zijn omdat ze vaak slechts voor korte termijn in een haven liggen. Overigens hangt dit ook af van de vaarroute van het schip waar zeevarenden zich op bevinden.

3.4 Impact van de coronapandemie

Februari 2020 staat bij iedereen in het geheugen gegrift als de maand waar de gehele wereld op slot ging wegens de coronapandemie. Maar waar vrijwel ieder ander onze familie en vrienden nog altijd in de buurt hadden en vrijwel altijd nog enige vorm van vrijheid hadden, was het voor de meeste zeevarenden anders gesteld. Shore leave was voor veel zeevarenden niet toegestaan en contracten werden keer op keer verlengd (Kik, 2021). Uit zowel de interview gesprekken als in nieuwsartikelen komt het beeld naar voren dat de zeevarenden zich gevangen in de situatie hebben gevoeld. Het schip wordt ook wel een “**steel prison**” genoemd.

De rol voor het zeevarendenwelzijn die zeevarendencentra hierin kunnen spelen is groot. Vele zeevarendencentra hebben tijdens de pandemie er alles aan gedaan om de zeevarenden een hart onder de riem te steken. Zo werden er **pakketten** met chocola, boeken en telefoonkaarten gemaakt, die dan bij de terminal werden afgeleverd. Op die manier konden zeevarenden toch iets leuks ontvangen. Toen de maatregelen werden versoepeld, werden er veel scheepsbezoeken gedaan, hetgeen de moraal ook ten goede kwam. Tijdens de pandemie zijn er bij alle zeevarendenfaciliteiten (samenwerking tussen de NZC en Nautilus) priklocaties om de zeevarenden te **vaccineren** opgezet. Zonder deze actie zouden veel zeevarenden niet zijn gevaccineerd met als gevolg dat hun bewegingsvrijheid daarmee langer zou zijn ingeperkt.

3.5 Overeenkomsten en verschillen van behoeften per zeehaven

Groningen Seaports wordt gekenmerkt door een ander soort schepen dan de havens van Rotterdam en Amsterdam. Zo komt bijvoorbeeld de Holland Norway Lines altijd op maandag binnen. Op dat moment is het Centrum voor Zeevarenden helemaal vol. Hetzelfde geldt voor een cruiseschip dat wordt gebouwd in Papenburg en wordt afgebouwd in de Eemshaven, dan heeft het Centrum voor Zeevarenden 200-300 man over de vloer. Schepen die windparken bouwen zijn ook kenmerkend voor Groningen Seaports. Deze schepen liggen meestal één of twee nachten over, maar komen soms wel vijf dagen binnen als het stormweer is. De aanloop in schepen en daarmee het aantal bezoekers is dus erg **weersafhankelijk**. Zeevarenden die onder de Nederlandse vlag varen, hebben vaak kortere contracten waardoor ze kortere tijd aan boord zitten. Vaak is de behoefte een centrum voor zeevarenden te boeken dan ook kleiner.

4

Zeevarendencentra en welzijnswerk in Rotterdam

4.1 Terugblik organisatie welzijnswerk voor zeevarenden

De zorg voor het welzijn van zeevarenden in Rotterdam gaat terug tot 1856 toen het eerste zeemanshuis van Rotterdam werd geopend onder **beschermheerschap** van Prins Hendrik 'de Zeevaarder'. Sinds 1893 vormen de zeemanshuizen in Rotterdam en andere havensteden de Nederlandsche Zeemanscentrale, die 'ernaar streven het beroep van zeeman als elk ander beroep [...] te verheffen tot een volwaardig lid van de samenleving. Een protestants-christelijk lokaal opent in dat jaar de deuren aan de Willemskade in Rotterdam. In 1935 opent het rooms-katholieke Stella Maris haar deuren aan het Willemsplein.

Wanneer de haven zich in westelijke richting uitbreidt, ontwikkelt de gemeente Rotterdam plannen voor het openen van een zeemanshuis, dat op **commerciële basis** zal moeten draaien. Na de aanleg van het havengebied Europoort wordt het Internationaal Zeemanscentrum De Beer in 1969 geopend. Halverwege de jaren '80 komt het zeemanshuis in ander vaarwater terecht, zoals we kunnen lezen in het fraaie boekje 'In veilige haven' (Oudenaarden en Vroegindewij, 2006).

De commerciële exploitatie van De Beer in Europoort loopt halverwege de jaren '80 spaak. Gemeente Rotterdam kan een faillissement voorkomen door de participatie van Seafarer's Trust van de ITF en de Federatie van Werknemersorganisatie in de Zeevaart (FWZ) in de nieuw op te richten Stichting De Beer (1986). Door **herstructurering van haveninfrastructuur** ten behoeve van de toegankelijkheid van de Maasvlakte moet de inmiddels naar de Noorse Kong Olav Kapel verhuisde dag- en avondopvang rond de eeuwwisseling sluiten. Ter compensatie bouwt men op een ander terrein van De Beer een nieuw complex dat Stichting Zeemanshuis Rotterdam van 2000 tot 2004 exploiteert.

Naam zeevarendencentrum	Periode
Zeemanshuis Schulpweg Waalhaven	1981 – 1989
Zeemanshuis De Beer Europoort	1986 – 2000
Zeemanshuis De Beer Europoort Nieuw	2000 – 2004
Zeemanshuis Maasvlakte	2007 – 2010
Zeemanshuis Heijplaat Waalhaven	1988 – 2012
Zeemanshuis Willemskade Rotterdam (fusie)	1981 – 2015
Mission to Seafarers 'Flying Angel' Schiedam	1992 - heden
Maritime Hotel Rotterdam	2000 – 2015
Stichting Welzijn Zeevarenden Rotterdam (nu welzijnsfonds)	2016 – heden
Zeevarendencentrum The Bridge Oostvoorne	2016 – heden

Tabel 3: zeevarendencentra in Rotterdam sinds 1980, bron: Oudenaarden & Vroegindewij (2006) en Stichting Welzijn Zeevarenden Rotterdam

Aan de Veerhaven en Willemskade fuseren in 1981 de christelijke en katholieke zeemanshuizen tot het Zeemanshuis Willemskade Rotterdam. In 1996 is de totale begroting van het Zeemanshuis 4,8 miljoen gulden, waarvan de helft wordt opgebracht uit **eigen middelen**. De andere helft komt uit **subsidies** vanuit de Gemeente en de Stichting Zeemans Welzijn Nederland. In die laatste stichting participeert het Ministerie van Sociale Zaken en later het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zo valt te lezen in het boekje 'In Veilige haven' van Oudenaarden en Vroegindewij (2006). Vanaf 1998 kondigt het Ministerie van Sociale Zaken aan dat er bezuinigd gaat worden op de subsidies.

Vanaf 1 januari 1998 was de tijdelijke "**Regeling ten behoeve van Stichting Zeemanswelzijn Nederland**" van kracht, die voorzag in een gezamenlijke verantwoordelijkheid van verschillende stakeholders voor welzijnsvoorzieningen en de financiering daarvan (Van Voss, 2007). Deze regeling voorzag in een subsidie die voor 2/3 voor rekening van de gezamenlijke werkgevers en werknemers en 1/3 voor rekening van de Rijksoverheid kwam. Deze regeling hield op te bestaan op 1 januari 2005. De financiële middelen vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stoppen vanwege bezuinigingen per 1 januari 2005. Ook de subsidies vanuit de gemeente Rotterdam worden dan beëindigd (Oudenaarden & Vroegindewij, 2006). Er waait een nieuwe wind van marktwerking door het welzijnswerk in Nederlandse zeehavens.

De aanleg van de Erasmusbrug in 1996 en de architectonische skyline zijn de symbolische duwtjes die Rotterdam nodig heeft om een groter aantal toeristen naar de stad te lokken, wat zich vertaalt in een grote diversiteit, kwaliteit en aanbod van hotelkamers. Dat lijkt op het eerste gezicht gunstig. Zo ontstaat het idee voor het **Maritime Hotel**, dat met een eigen fundering boven op het bestaande zeevarendencentrum wordt gebouwd. Fase 1 is gereed in 2000 en bestaat uit 27 kamers, waarna een tweede uitbreidingsfase in 2004 nog eens 47 extra kamers oplevert. In de jaren die volgden kan het zeevarendencentrum c.q. Maritime Hotel met moeite de toenemende concurrentie met andere hotels aan. Het zeevarendencentrum / Maritime Hotel moet het grotendeels hebben van haar vaste clientèle, de reders die hun crews aflossen in Rotterdam en voor een of twee nachten hun zeelieden onderbrengen aan de Willemskade. Ook het Scheepvaart- en Transport College is in de jaren een trouwe klant geworden om buitenlandse cursisten en studenten tijdelijk onderdak te geven. Deze kruisbestuiving zal uiteindelijk toe leiden tot een overname van het Maritime Hotel, zodat STC het kan gaan gebruiken om begeleid wonen van mbo-studenten mogelijk te maken, naast eerdergenoemde studentenhuisvesting. Vanuit STC-SafePort zoals het vanaf 2015 zal gaan heten, wordt nog wel pastorale zorg verleent en ook het bestuur van de Stichting Welzijnswerk Rotterdam houdt er dan nog steeds kantoor. In 2019 besluit het STC, dat onder een nieuwe voorzitter een andere koers vaart, het pand af te stoten vanwege de hoge exploitatiekosten. Met de eerdere sluiting van de dependances op de Maasvlakte in 2020 en Heijplaat in 2012 heeft Rotterdam vanaf dat moment geen zeevarendencentrum meer binnen haar gemeentegrenzen. Alleen de kerkelijke welzijnsorganisaties houden het welzijnswerk in Rotterdam overeind, al beperkt zich dat doorgaans tot scheepsbezoeken en activiteiten op (maritieme) hoogtijdagen.

4.1.1 Scheepsaanlopen en bemanning

Met het westwaarts verschuiven van overslagactiviteiten in de Rotterdamse haven zijn de afstanden voor zeevarenden om naar de stad of zeevarendencentrum te gaan groter geworden. Dit blijkt ook uit onderstaande tabel. In het hele havengebied (Maasvlakte-Europoort, Botlek, de Stadshavens en Dordrecht) lopen **jaarlijks gemiddeld 620.000 zeevarenden** aan, zo blijkt uit de meest recente statistieken van de Divisie Havenmeester. De meeste schepen en daarmee ook de bemanningsleden komen aan in de Maasvlakte-Europoort. Over de afgelopen jaren gaat het hier om gemiddeld 365.000 zeevarenden. In Botlek gaat het om ongeveer 129.000 bemanningsleden. De stadshavens hebben de grootste daling laten zien in het aantal zeevarenden. Waren het er in 2019 nog bijna 160.000, in 2020 en 2021 waren dat respectievelijk 63.000 en 83.500. Dit is te verklaren door de coronapandemie. Niet alleen het aantal passagiersschepen liep terug, ook het aantal bemanningsleden op deze schepen liep terug.

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021	2022*
Maasvlakte-Europoort					
Aantal zeeschepen	13.765	13.655	13.224	13.246	9.142
Bemanning	371.162	372.227	360.005	356.305	253.497
Botlek					
Aantal zeeschepen	7.752	7.718	7.542	7.617	5.252
Bemanning	128.900	129.620	128.074	131.074	93.038
Stad					
Aantal zeeschepen	4.843	5.089	4.513	4.958	3.700
Bemanning	111.335	158.236	62.958	83.527	91.040
Dordrecht					
Aantal zeeschepen	931	1.012	1.055	1.069	702
Bemanning	7.991	8.720	9.289	9.548	6.532
Onbekend					
Aantal zeeschepen	931	1.012	1.055	1.069	702
Bemanning	161	72	8		
Bemanning	1.186	602	63		
Aantal zeeschepen	27.452	27.546	26.342	26.890	18.796
Aantal bemanningsleden	620.574	669.405	560.389	580.454	444.107

Tabel 4: zeeschepen en bemanningsleden per zeehavengebied in Rotterdam, bron: Divisie Havenmeester Rotterdam, 2022

4.1.2 Ligtijden van zeeschepen

De ligtijd van schepen in de Rotterdamse haven zijn van belang om te bepalen hoeveel tijd een zeevarende theoretisch heeft om met 'shore leave te gaan. De ligtijd wordt gerekend vanaf het moment dat het schip aanmeert aan de kade c.q. terminal. De duur is afhankelijk van het type schip en het laad- en losproces. Om een goede inschatting te maken van de beschikbare tijd hebben we ervoor gekozen om niet alleen naar het gemiddelde te kijken, maar ook de spreiding. Vandaar dat we in de onderstaande tabel de mediaan en de standaarddeviatie laten zien. Voor containerschepen en vehicle carriers is het verschil niet erg groot. Deze **containerschepen** varen op een wereldwijde rotatie met een hoge omloopsnelheid van **2 tot hooguit 3 dagen**. Dit zorgt voor korte ligtijden in de haven.

Droge bulkschepen laten ook een vrij stabiele ligtijd zien, maar doorgaans duurt het wel **5 tot 6 dagen** om die schepen te lossen. Dit geldt ook voor **tankers**, maar deze schepen liggen wel korter aan de kade, namelijk **3 tot 3,5 dagen**. Een stabiel patroon zou je ook verwachten voor cruiseschepen, maar daar zitten uitschieters bij. De verklaring hiervoor is dat cruiseschepen voor onderhoud en reparatie bij werven in Schiedam, Waalhaven of Botlek liggen. Ook tijdens de coronapandemie is een aantal cruiseschepen voor langere tijd opgelegd. Offshore schepen laten ook een grilliger aanlooppatroon zien. Veel van dit soort schepen liggen voor langere tijd in de Waalhaven of bij een onderhouds- en reparatiewerf in Schiedam, Botlek of het Calandkanaal.

Type schip	Ligduur schepen (in dagen)			Aantal schepen in dataset
	Mediaan	Gemiddelde	Standaarddeviatie	
Droge bulk	5,0	6,0	5,3	4.843
Container	2,0	2,9	3,1	34.603
Tanker	3,0	3,6	5,3	1.340
General Cargo	3,0	3,6	9,9	24.687
Cruise	2,0	5,2	20,8	296
Vehicle Carrier	2,0	1,8	1,6	807
Offshore	6,0	23,7	71,8	1.710
LNG	2,0	3,1	5,8	793

Tabel 5: Ligduur zeeschepen in dagen voor Rotterdam, incl. Dordrecht en Moerdijk. Bron: Divisie Havenmeester Rotterdam, scheepsaanlopen in de periode 1/1/2018 – 9/9/2022

4.2 Uitvoering welzijnswerk The Bridge

Momenteel zijn er 2 zeevarendencentra actief in het Rotterdamse havengebied. The Bridge in Oostvoorne zit in het souterrain van een cultureel centrum, maar gaat verhuizen naar een groter en mooiere accommodatie verderop in het dorp. Het zeevarendencentrum is **gunstig gelegen** in het dorp met alle winkelvoorzieningen die de zeevarende nodig heeft. Vanuit dit zeevarendencentrum wordt een gebied vanaf de Maasvlakte (Euromax) tot en met Rozenburg bediend. De afstanden in de Rotterdamse haven zijn zo groot, dat er keuzes moeten worden gemaakt welke schepen bij welke terminals worden bediend. **Beperkte financiële middelen** belemmeren het centrum voor zeevarenden om transportmiddelen aan te schaffen om zo een groter gebied te bedienen.

Tijdens corona moest het zeevarendencentrum dicht en is men overgegaan tot het bezoeken van de bemanning op de schepen. Zo zijn er in 2020 en 2021 ongeveer 1.200 scheepsbezoeken afgelegd. Daarnaast is The Bridge een bezorgpunt geworden voor internetbestellingen. Zeevarenden laten hun internetbestelling bij The Bridge afleveren die het op het juiste moment bij het schip aflevert. De veiligheidsprocedures bemoeilijken de scheepsbezoeken aanzienlijk. "Het verschilt erg per terminal, maar zonder een bezoekerspas kom je het terrein niet op, ook al kom je dagelijks zeevarenden ophalen", is de ervaring.



Figuur 2: Locatie The Bridge



Figuur 3: Verzorgingsgebied zeevarendencentra Rotterdam, situatie 2022

	2022 h1	2021	2020	2019	2018
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum	4.000	1000	500	4000	4000
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	4	4	4	4	4
Aantal scheepsbezoeken afgelegd	500	1.200	1.200	0	0
Aantal professionals in dienst (FTE)	0,5	0,5	0,5	0	0
Aantal vrijwilligers	35 (15)	20	20	35	35
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	4	4	4	4	4
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	106 nationaliteiten. Meerderheid Filippijnen, China, Indonesië, India, Pakistan, Bangladesh, Japan, Oekraïners, Polen, Russen.				

Tabel 6: Statistieken The Bridge

4.3 Overige organisaties

4.3.1 Seamen's Centre Flying Angel

Naast The Bridge zijn er ook andere instellingen die welzijnswerk verrichten voor zeevarenden. Het Seamen's Centre "The Flying Angel" was het zeevarendencentrum van de Anglicaanse kerkelijke organisatie Mission to Seafarers. De stichting Verschillende omstandigheden hebben ertoe geleid dat dit zeevarendencentrum in maart 2020 de deuren heeft moeten sluiten. De port chaplain die gefinancierd wordt vanuit de Mission to Seafarers legt nog wel scheepsbezoeken af in de haven van Rotterdam, in afwachting op de aanstelling van een nieuwe coördinator. **Zonder coördinator is het niet mogelijk** het corps van vrijwilligers aan te sturen. Echter, zonder vastigheid te kunnen bieden is het moeilijk een goede coördinator aan te trekken, zeker nu de arbeidsmarkt krap is. Voor de Mission to Seafarers organisatie is Rotterdam een "key hub". Inmiddels zijn er positieve signalen: er is een projectcoördinator aangesteld en ook is er een ad hoc financiering gevonden vanuit Mission to Seafarers om weer te starten.

	2022 h1	2021	2020	2019	2018
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum	0	0	799	1418	1167
Aantal scheepsbezoeken afgelegd	416*	501	394	474	364

Tabel 7: bezoekers en scheepsbezoeken Flying Angel *) tot en met 31 oktober 2022

4.3.2 Deutsche Seemannsmission (DSM)

De missie van de DSM in Rotterdam bestaat al sinds 1890. In dat jaar wordt een leeszaal en bibliotheek geopend aan de Leuvehaven. Enkele jaren later in 1896 verhuist de missie naar de Stieltjesstraat en staan er ook 7 bedden ter beschikking. Zo maakt het onderkomen van de DSM **diverse omzwervingen** in de havenstad: Maastraat, Boompjes, Haringvliet. In 1935 doen zo'n 17.000 zeevarenden het Seemannsheim aan. Na de Tweede Wereldoorlog pakt de DSM haar missie weer op aan de 's Gravendijkwal, Westzeedijk. In 1984 sluit dit zeevarendencentrum haar deuren en legt alleen nog scheepsbezoeken af. De samenwerking met De Beer en Willemskade wordt aangehaald. Vandaag de dag werkt de DSM vanuit de dienstwoning Hoogvliet met vaste medewerkers en een team van vrijwilligers. De ondersteuning voor het welzijnswerk komt voornamelijk uit **Duitse fondsen**: de evangelische kerk in Duitsland, de Vereniging van Duitse Scheepseigenaren (VDR), ITF Seafarers Trust, Ship Safety Division BG Verkehr, het Bondsministerie voor Familiezaken en het Bondsministerie voor Arbeid en Sociale Zaken. De DSM werkt ook nauw samen met het International Youth Volunteer Service IJFD, zodat er elk jaar enkele jeugdige vrijwilligers het werk in Rotterdam ondersteunen. Dit zien we ook terug in andere havens. De DSM is ook actief in Amsterdam.

4.3.3 Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond

Op dit moment zijn er namens fusiekerk Protestantse Kerk Nederland (PKN) twee fulltime koopvaardijpastores in Nederland actief, een in de Amsterdamse en een in de Rotterdamse haven. Zij bezoeken de bemanning op de schepen, hebben ontmoetingen in zeevarendencentra en onderhouden (digitaal) contact met zeevarenden onderweg. Zij doen dit voor alle zeevarenden, ongeacht huidskleur, gender, levens- of geloofsovertuiging.

Scheepsbezoeken	Vieringen	Nationaliteiten
50	100	Meest Filippijnen, Indiërs, Oekraïners en Duitsers

Tabel 8: Statistieken PKWR

In de dagelijkse uitvoering werken de koopvaardijpastores met andere zeevarendenmissies, kerkgenootschappen en welzijnsorganisaties samen. Qua samenwerking in Rotterdam lichten we de volgende organisaties uit: Stichting Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond (PKWR), International Seafarers' Centre The Bridge en Vereniging Maritiem Gezinscontact. De PKWR is een vrijwilligersorganisatie en heeft ten doel het behartigen en onderhouden van het geestelijke en sociale welzijn van Nederlandse en andere zeevarenden op schepen met name in het Rijnmondgebied. Daarnaast verricht de PKWR **diaconale arbeid**, gericht op de behoeften van zeevarenden, waarbij de aandacht vooral uitgaat naar de moeilijke omstandigheden waaronder zeevarenden werken. De PKWR biedt ondersteuning aan de activiteiten van de koopvaardijpredikante. In 2023 hoopt men in het Rijnmondgebied een diaconaal werken aan te kunnen stellen. De koopvaardijpredikante werkt met en vanuit The Bridge voor wat betreft scheepvaartbezoek, crisispastoraat, projecten (bijvoorbeeld Kerst, Dag van de Zeevarende). Daarnaast verzorgt zij de training Ship Welfare and Maritime Ministry. Deze cursus is door de International Christian Maritime Association ontwikkeld om vrijwilligers, port chaplains en andere betrokkenen voor te bereiden op de issues waar zeevarenden in de uitvoering van hun werkzaamheden mee te maken krijgen. Een ander werkgebied voor de koopvaardijpredikante is het onderhouden van contacten met het thuisfront vanuit de Vereniging Maritiem Gezinscontact. Dit gaat over de sociale contacten tussen de Nederlandse zeevarenden en de familie aan de wal, maar gaat ook over de jaarlijkse herdenkingen van gevallen op zee, waaronder Comité 4 en 5 mei en de veteranenstichting. De PKN ontvangt geld vanuit **giften** en **collectes** en besteedt dit voornamelijk aan de huur van de kerk op Pernis, scheepsbezoeken, administratiekosten, het pastoraat op schepen en een bijdrage aan The Bridge.

4.3.4 Deense, Noorse en Finse Zeemanskenmerken

De Scandinavische landen hebben traditioneel zeemanskerken die een belangrijke rol vervullen als gemeenschapshuis voor landgenoten in het buitenland, volgens zeggen om de zeelieden te beschermen tegen de verlokkingen in de beruchte havenbuurten. De **Deense** zeemanskerk werd in 1954 opgericht aan de Parklaan in Rotterdam en bood ook onderdak aan de Zweedse zeemanskerk. Zij bedienen zeevarenden die varen onder de Deense vlag. Vanuit de kerk aan de Coolhaven leggen de port chaplain en zijn assistent scheepsbezoeken af. Het huis biedt ook ruimte voor ontspanning. Ook is er een kleine winkel en café, die in het weekend en op afspraak open is. De **Noorse** Zeemanskerk is in 1888, dus rond dezelfde tijd als de Deense kerk aan de Leuvehaven begonnen. Het karakteristieke houten zeemanskerkje is sinds 1914 gelegen aan het Euromastpark, maar is door de aanleg van de Maastunnel 170 meter verplaatst. De dominee en enkele kerkelijke medewerkers worden betaald vanuit de Norwegian Church Abroad, maar zij bedienen de hele kust van Den Helder tot in België (Van der Vlis, 2022). De laatste jaren verrichten vrijwilligers steeds meer de dagelijkse gang van zaken. Ook komen er tegenwoordig meer studenten langs dan zeelieden. De **Finse** Zeemanskerk aan de 's Gravendijkwal functioneert ongeveer hetzelfde als de Deense en Noorse Zeemanskerken. Het is voor Finnen die in Nederland wonen of Nederland bezoeken een culturele, sociale en religieuze ontmoetingsplek. De kerk is een zelfvoorzienende organisatie en haalt haar inkomsten uit donaties, lidmaatschap en uit de cafetaria en winkel.

4.3.5 Danish Sea Health & Welfare

De Deense organisatie Danish Sea Health & Care heeft in 2018 de deuren geopend binnen de muren van het historische stadje Brielle. Dit zeevarendencentrum staat alleen ten dienste van zeevarenden die op schepen **onder Deense vlag varen**. De vaste medewerkers komt ook aan boord en neemt verse producten, kranten, boeken en dergelijke mee. In het centrum zelf kunnen de zeevarenden ontspannen, een fiets huren of naar de winkels of cafés in de oude binnenstad. Ook worden ontspanningsactiviteiten georganiseerd. Het hoofdkantoor van Sea Health & Welfare staat in Kopenhagen. De financiële middelen voor deze organisatie worden uiteindelijk door de zeevarenden zelf opgebracht via een klein percentage dat via de Deense loonbelasting op het salaris van de zeevarende wordt ingehouden. Naast Rotterdam heeft SHW-vestigingen in Hamburg.

4.4 Positie van overheden

In 2015 hebben de havenwerkgeversvereniging Deltalinqs, VRC, Stichting De Beer en het Havenbedrijf Rotterdam het **Rotterdam Port Welfare Committee** (RPWC) in het leven geroepen. Aanleiding was enerzijds de vershraling van de welzijnsvoorzieningen door sluiting van het zeevarendencentrum aan de Willemskade en De Beer in Europoort. Anderzijds is de RPWC het antwoord van de het havenbedrijf op initiatief van ondernemersorganisatie Deltalinqs om welzijnswerk te garanderen in lijn met de richtlijnen van de MLC. Het bestuur wordt gevormd door de initiatiefnemers. Voorwaarde voor een bestuurszetel was een structurele jaarlijkse inleg van EUR 46.500, waarmee jaarlijks EUR 140.000 beschikbaar is voor projecten bij welzijnsorganisaties voor zeevarenden.

In 2018 zijn er door het RPWC een aantal voorwaarden opgesteld om voor financiële tegemoetkoming in aanmerking te komen. De voorwaarde dat er sprake is van **co-financiering**, is hierbij van belang. Daarnaast spelen ook andere baten mee, zoals de reputatie van de haven, maatschappelijke waarde en meerwaarde voor rederijen. Andere voorwaarden zijn: de mate waarin een project of initiatief is ingebed in een grotere organisatie, de aanwending van eigen middelen of aanwezigheid van een buitenlandse entiteit (en daarmee eventuele buitenlandse steun). Idealiter wordt het RPWC fonds over de jaren heen over het hele veld verdeeld. Dit wijst op financiering op basis van projecten in plaats van op structurele basis. De projectfinanciering sluit niet goed aan op de financieringsbehoefte van het werkveld.

Tegenwoordig zijn er 17 maatschappelijke organisaties die een beroep doen op deze gelden. De Havenmeester is voorzitter. Voor de dagelijkse gang van zaken is er een secretaris, die ook bij de Divisie Havenmeester in dienst is. Andere **bestuursfuncties** worden bekleed door Deltalinqs (havenbedrijfsleven), de VRC (rederijen), Stichting De Beer (vertegenwoordiging werknemersvereniging Nautilus). Voor het geestelijk welzijn, scheepsbezoeken en zeevarendenmissies heeft de havenpredikante een bestuurszetel. Tenslotte is er nog een zetel voor voorzieningen aan wal & vrijwilligersorganisaties. Samen beoordelen zij de projectaanvragen.

4.5 Financieringsmodel

De positie van de Gemeente Rotterdam en het in 2004 verzelfstandigde Havenbedrijf Rotterdam is al eerder in dit rapport beschreven. In de periode 1998 tot en met 2006 is de structurele subsidie volledig afgebouwd en zeevarendencentra moesten hun kosten **dekken met eigen inkomsten**. The Bridge and Flying Angel moeten het vooral hebben van donaties en niet-structurele financiering voor projecten vanuit het Rotterdam Port Welfare Committee. Sinds 2018 ontvangt The Bridge jaarlijks EUR 60.000, het equivalent van de personeelskosten voor een coördinator. Dit wil niet zeggen, dat er niet meer financiële middelen zijn voor welzijnswerk voor zeevarenden in Rotterdam. Uit de Algemene Voorwaarden van het Havenbedrijf Rotterdam kunnen we opmaken dat het **zeehavengeld** wordt geheven inclusief een percentage van 0,35% ten behoeve van Deltalinqs en de Vereniging Rotterdamse Cargadoors voor hun 'belangenbehartiging en maatschappelijke doelen voor zeevarenden in de Rotterdamse haven'. Waar deze callgelden aan worden besteed is in dit onderzoek niet duidelijk geworden.

5

Organisaties voor welzijnswerk voor zeevarenden in Nederland

In Amsterdam, Eemshaven (Groningen), Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen zijn verschillende vormen van zeevarendencentra te vinden. In dit hoofdstuk wordt per centrum de organisatie en kenmerken van het welzijnswerk besproken. Ook wordt ingegaan op de uitvoering van dit werk in de vorm van bezoekers (zeevarenden) aan het zeevarendencentrum en de scheepsbezoeken die worden gedaan. Het is belangrijk te vermelden dat cijfers slechts een kwantitatieve weergave zijn. Kwalitatief zijn scheepsbezoeken heel divers, variërend van een luchtig gesprek, een telefoonkaart tot intensieve begeleiding bij problemen, ziekte of overlijden van bemanningsleden. Vervolgens wordt er een blik in het financieringsmodel geworpen, waarna de positie van (lokale) overheden wordt belicht. In het geval dat er nog andere organisaties in de haven actief zijn, worden deze ook besproken.

5.1 Amsterdam

5.1.1 Organisatie welzijnswerk



Het Amsterdamse Seamen's Centre staat vlak bij de Suezhaven in het Amsterdamse havengebied. Er is genoeg te doen: er is een bar, een karaoke set, en een tafeltennis-, pool- en tafelvoetbaltafel. Daarnaast is er in het huis natuurlijk ook gratis internettoegang en kunnen zeevarenden producten zoals zakken chips, blikjes bier en scheerschuim hier kopen. De gedachte is om dit aanbod verder uit te breiden. Recent is het zeevarendencentrum verfraait met een nieuwe bar, maar vernieuwingen doen zich niet alleen voor in het uiterlijk van het zeevarendencentrum. Ook de functie wordt verbreed: niet alleen voor zeevarenden is het centrum interessant, voor vrachtwagenchauffeurs en binnenvaartschippers zou het een prettige plek zijn.

Figuur 4: Locatie Amsterdam (Seamensclub Amsterdam, 2022)

Het aantal zeeschepen dat Amsterdam aandoet ligt jaarlijks rond de 7.000 schepen. Over het hele jaar komen er gemiddeld 280.000 bemanningsleden in de haven van Amsterdam. Door de coronapandemie kunnen de jaren 2020 en 2021 een vertekend beeld geven ten opzichte van 2018 en 2019. General cargo schepen en tankers kennen de hoogste frequentie qua scheepsaanlopen en hebben daarom ook het meeste aantal bemanningsleden. Een uitzondering hierop vormt de passagierscategorie, de teruggang in het aantal bemanningsleden is te verklaren door de coronapandemie (sterke afname in 2020 en 2021, ten opzichte van 2018 en 2019). De ligduuranalyse in tabel 12 laat zien dat bulkschepen relatief langer verblijven dan general cargo, tankers en baggerschepen. De passagiersschepen verblijven over het algemeen het kortste: vaak slechts een halve dag.

	2018	2019	2020	2021	2022 *
Aantal zeeschepen					
General cargo	3.135	2.961	2.679	2.964	1.425
Tankers	2.190	2.314	2.091	2.040	1.082
Bulk	664	712	591	624	344
Passagier	576	514	251	371	226
Bagger	258	291	377	430	337
Anders	622	698	511	1.035	575
Aantal Bemanningsleden					
General cargo	29.312	28.011	25.558	28.306	13.509
Tankers	38.632	41.120	38.161	36.904	19.779
Bulk	15.836	14.788	12.506	13.185	7.313
Passagier	193.789	173.819	24.729	36.859	68.815
Bagger	2.593	2.913	3.740	5.973	6.103
Anders	14.275	15.182	11.257	17.419	8.769
Totaal aantal zeeschepen	7.445	7.490	6.500	7.464	3.989
Totaal aantal bemanningsleden	294.437	275.833	115.950	138.646	124.288

Tabel 9: Zeeschepen en bemanningsleden in Amsterdam, bron: Seamensclub Amsterdam, verkregen via e-mail; *) gegevens in 2022 betreft de eerste 9 maanden van het jaar.

Type schip	Ligduur schepen (in dagen)			Aantal schepen in dataset
	Mediaan	Gemiddelde	Standaarddeviatie	
General cargo	1,93	1,93	4,36	13.164
Tankers	2,73	2,70	5,43	9.717
Bulk	4,69	4,74	6,83	2.935
Passagier	0,66	0,66	3,72	1.938
Bagger	1,59	1,40	6,09	1.693
Anders	4,81	4,83	13,41	3.441

Tabel 10: Ligduur zeeschepen in dagen voor Amsterdam. Bron: bron: Seamensclub Amsterdam, verkregen via e-mail.

5.1.3 Uitvoering

Het zeevarendencentrum in Amsterdam kende in 2018 en 2019 een stijgende trend als het aankomt op aantal bezoekers, zie Tabel 13. De coronapandemie heeft hier flink wat roet in het eten gegooid, maar toch is te zien dat de eerste helft van 2022 herstel toont. Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat er geen zicht is op de verblijfstijd aan wal per zeevarenden. De tijd die ze in het zeevarendencentrum doorbrengen is niet gelijk aan de tijd dat de zeevarenden aan wal zijn. Regelmatig wordt een bezoek aan het zeevarendencentrum gecombineerd met een bezoek aan de stad. De medewerkers van het zeevarendencentrum leggen geen scheepsbezoeken af. Deze worden enerzijds door de DSM in Amsterdam gedaan en anderzijds vanuit het Protestants Koopvaardijwerk Amsterdam (PKWA). Daarnaast zijn er ook vrijwilligers actief. Het bezoekerswerk wordt gecoördineerd door de PKWA. Het zeevarendencentrum heeft in totaal zes mensen in vaste dienst en geen vrijwilligers.

Vrijwel het overgrote deel van de nationaliteiten die het zeevarendencentrum bezoeken zijn Nederlanders of Filippijnen. Daarnaast komt er ook een groot gedeelte uit India en Rusland.

	2022 h1	2021	2020	2019	2018
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum	3.943	1.351	3.234	15.370	13.321
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	Geen zicht op				
Aantal scheepsbezoeken afgelegd*	500	1323	778	1093	1021
Aantal professionals in dienst	6	4,26	4,66	4,66	4,66
Aantal vrijwilligers	0	0	0	0	0
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	0	0	0	0	0
Nationaliteiten (uitgesplitst in percentages)	45% Nederlands, 25% Filipijns, 8% India, 4% Rusland, 18% overig				

Tabel 11: Statistieken Amsterdam. *Scheepsbezoeken zijn afgelegd door Deutsches Seemannsheim Amsterdam

5.1.4 Financieringsmodel

Bijna 60% van de inkomsten van het zeevarendencentrum in 2021, komt vanuit het Havenbedrijf Amsterdam. Het zeevarendencentrum geeft zelf ook aan dat het havenbedrijf deze rol als steunpilaar goed heeft opgepakt. Donaties en sponsorgelden bedragen 16%, net zoals de callgelden. 9% van de inkomsten komt uit de eigen verkoop. Een aantal bedrijven in de haven staat te boek als vaste sponsor, maar enkelen zijn tijdens de financiële crisis met hun sponsoring gestopt en nooit meer teruggekomen. Het zeevarendencentrum heeft een elektrische bus gekregen vanuit de ITF Seafarers' Trust. Een nadeel van het feit dat de bus elektrisch is, maakt dat de actieradius niet groot is. Dit legt beperkingen op aan het geografisch gebied. Een dergelijke incidentele donatie is welkom, maar biedt niet de zekerheid zoals een structurelere vorm van financiering dat doet.

5.1.5 Positie van overheden

Waar het Havenbedrijf Amsterdam voor het zeevarendencentrum de 'grootste steunpilaar' is, valt op uit het gesprek dat de lokale politiek en de gemeente liever het hoofd wegkeren. Ook is het zo dat er veel oudere vormen van industrie, zoals kolen, in de Amsterdamse haven te vinden zijn. Ondanks dat er ook zeker groene initiatieven zijn, komt er uit de gesprekken naar voren dat de Amsterdamse politiek de haven nog vaak als vervuilend ziet. Een grotere rol vanuit de gemeente en de politiek zou vanuit het zeevarendencentrum wel degelijk worden aangemoedigd. Zowel het havenbedrijf als het bedrijfsleven en vakbond zijn geïntegreerd in het bestuur van het zeevarendencentrum. Er is dus een zeer goede betrokkenheid met de echte belanghebbende.

5.1.6 Protestants Koopvaardijwerk Amsterdam (PKWA)

Het PKWA is een commissie die aangesteld is door de Protestantse Kerk in Nederland (Nederlandse Zeevarendencentrale, 2022). Zij richt zich op de zeevarenden die zich met hun schip bevinden in of voor de havens aan het Noordzeekanaal. De commissie maakt onderdeel uit van Stichting Zeemanswelvaren Amsterdam en werkt dan ook samen met het Seamen's Centre en de DSM. Leon Rasser, predikant van de PKWA, bezoekt zeevarenden aan boord, brengt boodschappen mee en geeft uitleg over transportmogelijkheden. Het PKWA organiseert jaarlijks met Pasen een speciale actie waarbij tulpen aan boord worden gebracht en simkaarten worden uitgedeeld. Specifiek voor schepen met een Nederlandse vlag wordt elk jaar een Kerstfeest op Zee georganiseerd en rond de kerstperiode worden vele honderden pakketten gemaakt en uitgedeeld op de schepen.

5.2 Groningen

5.2.1 Organisatie welzijnswerk



Het Centrum voor Zeevarenden in Eemshaven ligt qua locatie erg gunstig: de meeste zeevarenden komen namelijk te voet. Elk schip krijgt een code voor het hek van de terminal en het Centrum heeft zelf een pasje om de terminal op te komen. Het Centrum is zeven dagen in de week, 365 dagen per jaar geopend en biedt dus iedere dag in het jaar plek voor ontspanning en een praatje aan de zeevarenden. Ook dit zeevarendencentrum gaat mee met de groene trend in de vorm van zonne-energie, er wordt ook gedacht aan een elektrische bus. Daarnaast, omdat het Centrum enkel in de avond geopend is, wordt gedacht aan het bouwen van een serre die de zeevarenden zelf kunnen openen. Zo is er ook overdag een plekje voor hen om even tot rust te komen.

Figuur 5: Locatie Eemshaven (Centrum voor Zeevarenden Eemshaven, 2022)

5.2.2 Scheepsaanlopen en ligtijden

Het aantal schepen dat de haven van Groningen Seaports ieder jaar aandoet is het aantal jaren afgenomen van een gemiddelde rond de 3.000 schepen naar een omvang van gemiddeld 1.600 schepen. Belangrijk te vermelden is dat het soort schepen in de categorie "anders" voornamelijk offshore supply vessels, offshore support vessels en kabelleggers betreft. Het aantal bemanningsleden is geschat aan de hand van de statistieken voor bemanningsleden (hoeveel bemanning per soort schip) van de Amsterdamse haven.

	2018	2019	2020	2021	2022 *
Aantal zeeschepen					
General cargo	779	424	538	595	349
Tankers	39	30	18	21	15
Bulk	59	48	27	36	214
Passagiers	10	4	2	5	4
Bagger	254	99	142	94	60
Anders	2.643	2.210	1.070	909	818
Aantal Bemanningsleden					
General cargo	7.284	4.011	5.133	5.682	3.309
Tankers	688	533	329	380	274
Bulk	1.407	997	571	761	4.550
Passagiers	3.364	1.353	197	497	1.218
Bagger	2.553	991	1.409	1.306	1.087
Anders	60.657	48.068	23.572	15.298	12.475
Totaal aantal zeeschepen	3.784	2.815	1.797	1.660	1.460
Totaal aantal bemanningsleden	75.953	55.952	31.210	23.924	22.911

Tabel 12: zeeschepen en bemanningsleden in Eemshaven, bron: havenmeester Groningen Seaports; *) gegevens in 2022 betreft de eerste 9 maanden van het jaar.

In tabel 15 staan de ligduren voor de verschillende schepen. Bulk- en baggerschepen worden gekenmerkt door een relatief langere ligtijd dan de andere soorten schepen.

Type schip	Ligduur schepen (in dagen)			Aantal schepen in dataset
	Mediaan	Gemiddelde	Standaarddeviatie	
General cargo	2,19	2,11	0,44	2685
Tankers	1,21	1,13	0,27	123
Bulk	4,73	5,06	1,87	384
Passagiers	2,56	3,02	2,49	25
Bagger	3,47	3,08	1,28	649
Anders	3,57	3,53	0,73	7650

Tabel 13: Ligduur zeeschepen in dagen voor Eemshaven. Bron: havenmeester Groningen Seaports.

5.2.3 Uitvoering

Het Centrum voor Zeevarenden in Eemshaven heeft ook een daling in aantal bezoekers ervaren als gevolg van de coronapandemie, maar is net zoals het zeevarendencentrum in Amsterdam weer terug op weg naar hogere cijfers. De lengte aan wal kent een grote verscheidenheid. Ook hier is een grote verscheidenheid. Koopvaardij schepen liggen meestal 2 tot 3 dagen in de haven voordat ze vertrekken, afhankelijk van de lading. Daarnaast ontvangt de haven een groot aantal schepen die werkzaam zijn in de windturbine industrie. Deze schepen liggen, afhankelijk van het weer, soms enkele dagen tot soms wel enkele weken in de haven. Kortom, het is moeilijk aan te geven wat de gemiddelde ligtijd is omdat de haven te maken hebben met twee totaal verschillende industrieën. Daarbij moet nog aangegeven worden dat het per zeevarende verschilt of hij of zij überhaupt aan wal wil, kan of mag.

	2022 h1	2021	2020	2019	2018
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum (per jaar)	10.390	1.230	1.340	8.541	19.737
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	Verschilt per schip en per lading				
Aantal scheepsbezoeken afgelegd	214	174	90	532	500
Aantal professionals in dienst	1	1	1	1	1
Aantal vrijwilligers	45-50	45-50	45-50	45-50	45-50
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	120	120	120	120	120
Nationaliteiten (uitgesplitst in percentages)	Engels, Duits, Noors, Iers, Filippino, Russisch, Oekraïens, Litouws, Lets, Pools				

Tabel 14: Statistieken Eemshaven/Groningen. Bron: Centrum voor Zeevarenden Eemshaven.

Het Centrum voor Zeevarenden draait grotendeels op vrijwilligers: over de hele periode tussen de 45 en 50 personen. Het aantal uren in totaal voor alle vrijwilligers is bij normale bezetting circa 120 uur. Als een cruiseschip wordt afgebouwd, is het aantal uur vele malen hoger: rond de 200 uur. Er is één professional in dienst, een geestelijk verzorger. De nationaliteiten van de zeevarenden variëren: Engels, Duits, Noors, Iers, Filippino, Russisch, Oekraïens, Litouws, Lets, Pools. Deze groepen zijn de hoofdzaak. Verder zijn er ook zeevarenden uit andere Europese landen en Afrika. Nationaliteiten worden niet geregistreerd en zijn gebaseerd op gesprekken.

5.2.4 Financieringsmodel

Bijna 75% van de inkomsten voor het Centrum voor Zeevarenden in Eemshaven komt voort uit donaties en sponsoren, dat zijn dertig tot veertig bedrijven die direct worden benaderd. Het Centrum heeft een eigen sponsorcommissie die contacten onderhoudt en rekeningen verstuurt. Vaak is er sprake van mondelinge toezegging, die schriftelijk wordt bevestigd. De betalingen worden door de commissie dan in de gaten gehouden. Het aantal sponsoren neemt zich vorig jaar wel af. Eigen inkomsten en een bijdrage vanuit het havenbedrijf Groningen Seaports komt voor elk neer op 12,5%. Vanuit de zeehavengelden komt tussen de 7.000 en 10.000 binnen, wat gelijkstaat aan 0,25% van de totale zeehavengelden van Groningen Seaports.

Het Centrum heeft één professional in dienst voor 16 uur per week die vanuit de stichting wordt betaald. Er zijn 35 vrijwilligers en er is een bestuur van vijf mensen. Gemiddeld staan de vrijwilligers twee of drie keer per maand ingeroosterd. Het Centrum is drie uur geopend, tussen 19.00 en 22.00 uur, dus met het openen en het sluiten erbij ben je ongeveer 4,5 uur bezig. Er wordt dan altijd met drie personen gewerkt: één persoon rijdt de bus en twee personen staan achter de bar.

Tijdens de coronapandemie is het Centrum gesloten voor verschillende periodes, dus het was vaak een abrupte verandering van stilstand en geslotenheid naar hollen en openheid. Vooral in de beginperiode moesten vrijwilligers, zeker de oudere mensen, weer gemotiveerd worden om te helpen. Veel van de vrijwilligers zijn verbonden geweest met de haven of met de scheepvaart. Er is een kostenvergoeding, maar geen vrijwilligersvergoeding.

5.2.5 Positie overheden

Het centrum geeft aan dat er vroeger vanuit de centrale overheid en daarna na delegatie vanuit de lagere overheden geld aan het zeevarendencentrum beschikbaar werd gesteld. Dat is uiteindelijk op een lager pitje komen te staan en steeds minder geworden. Toen het centrum werd opgericht was het een oecumenische samenwerking vanuit verschillende kerken, het Leger des Heils en natuurlijk de koopvaardijdienst. Het samenwerken tussen verschillende organisaties gebeurt vandaag de dag nog steeds: zo kan het centrum ook ITF Seafarers' Trust inschakelen in het geval van weigering van shore leave of verslechterde omstandigheden aan boord. Maar ook hier geldt dat steun vanuit de centrale dan wel de lagere overheden ontbreekt.

5.3 Moerdijk

5.3.1 Organisatie Welzijnswerk



Het Centrum voor Zeevarenden in Moerdijk is net zoals de haven klein maar fijn. Het huis beschikt over wifi, een bar en een winkeltje. Het is een gezamenlijk initiatief van de gezamenlijke kerken en het Havenbedrijf Moerdijk en wordt gerund door dertien vrijwilligers. Deze vrijwilligers leggen ook scheepsbezoeken af. Het Centrum voor Zeevarenden Moerdijk is twee dagen in de week geopend: elke maandag- en donderdagavond van 19.00 tot 22.00 uur.

Figuur 6: Locatie Moerdijk (Port of Moerdijk, 2022)

5.3.2 Scheepsaanlopen en ligtijden

Het aantal zeeschepen dat Moerdijk aandoet ligt jaarlijks tussen de 1.600 en 1.800. Over het hele jaar komen er gemiddeld 19.000 bemanningsleden in de haven van Moerdijk. Containerschepen en andere general cargo schepen hebben de hoogste aanloopfrequentie. Vandaar dat de meeste bemanningsleden die Moerdijk aandoen op deze schepstypen varen.

	2018	2019	2020	2021	2022 *
Aantal zeeschepen					
Baggerschip	9	8	16	13	9
Containerschip	605	570	615	879	581
Droge Bulk	42	37	43	39	39
General Cargo	693	659	639	458	399
Overig	25	30	37	27	32
Ro-Ro			1		1
Tanker	371	355	267	330	207
Aantal Bemanningsleden					
Baggerschip	101	113	137	93	68
Containerschip	6.643	6.314	7.504	11.071	7.153
Droge Bulk	468	458	415	482	467
General Cargo	6.224	5.879	5.607	4.154	3.601
Overig	312	352	302	202	210
Ro-Ro			11		17
Tanker	5.240	5.136	3.660	4.603	2.758
Totaal aantal zeeschepen	1.745	1.659	1.618	1.746	1.268
Totaal aantal bemanningsleden	18.988	18.252	17.636	20.605	14.274

Tabel 15: Zeeschepen en bemanningsleden in Moerdijk, bron: Divisie Havenmeester Rotterdam, 1/1/2018 t/m 9/9/2022; *) gegevens in 2022 betreft de eerste 9 maanden van het jaar.

Voor Moerdijk hebben we voor de 4 meest voorkomende scheepstypen een ligduuranalyse gemaakt. De verblijfstijd van containerschepen wijkt niet heel erg af van de situatie in Rotterdam. Tankers en droge bulkschepen blijven relatief korter in Moerdijk, wat met de scheepsgrootte te maken kan hebben.

Type schip	Ligduur schepen (in dagen)			Aantal schepen in dataset
	Mediaan	Gemiddelde	Standaarddeviatie	
Droge bulk	3,00	4,14	3,85	204
Container	2,00	2,25	1,70	3.251
Tanker	2,00	2,84	1,47	1.531
General Cargo	3,00	3,46	6,92	2.849

Tabel 16: Ligduur zeeschepen in dagen voor Moerdijk. Bron: Divisie Havenmeester Rotterdam, scheepsaanlopen in de periode 1/1/2018 – 9/9/2022

5.3.3 Uitvoering welzijnswerk

Het aantal bezoekers aan het zeevarendencentrum is wegens de coronapandemie erg geslonken. Voor de pandemie waren er per avond namelijk 16 tot 20 bezoekers. Daarnaast is de ligtijd in de haven korter gemaakt. Sinds de coronapandemie haalt het zeevarendencentrum maar één schip per keer naar binnen. De reders willen namelijk niet dat er meerdere crews op het centrum zijn. Gemiddeld zijn de zeevarenden 2,5 uur aan wal. Het centrum heeft één professional in dienst (via een andere stichting) en er zijn dertien vrijwilligers. Het aantal vrijwilligers fluctueert een beetje. Er wordt gepoogd met oproepen in kerkbladen en de lokale kranten nieuwe vrijwilligers aan boord te krijgen.

	2022 h1	2021	2020	2019	2018
Aantal bezoekers per centrum voor zeevarenden	65	50	183	570	506
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	± 2,5 uur	± 2,5 uur	± 2,5 uur	± 2,5 uur	± 2,5 uur
Aantal scheepsbezoeken afgeleed	± 60	± 150	± 150	± 100	± 100
Aantal professionals in dienst	1	1	1	1	1
Aantal vrijwilligers	13	12	13	12	12
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	7	7	7	7	7
Nationaliteiten (uitgesplitst in percentages)	75% Filipijnen, 15% Oost-Europeanen, 10% overig				

Tabel 17: Statistieken Moerdijk

5.3.4 Financieringsmodel

Omdat de haven en het centrum voor zeevarenden klein van schaal zijn, heeft het centrum voor zeevarenden geen grote getallen als het aankomt op inkomsten en uitgaven. Ongeveer 72% van de inkomsten komt voort uit donaties, de overige 28% wordt door het havenbedrijf voorzien. Het gebouw is gesponsord en het havenbedrijf stelt de bus beschikbaar. Zoals het er nu voorstaat, komt het centrum voor zeevarenden aardig rond.

5.3.5 Positie overheden

Het havenbedrijf vertegenwoordigt de stakeholders van de provincie en de gemeente. Uit het gesprek is naar voren gekomen dat het havenbedrijf het centrum voor zeevarenden als verantwoordelijkheid ziet in het opzicht van maatschappelijk ondernemen. Wel wordt genoemd dat er van de overheid meer sturing naar rederijen van goed werkgeverschap verwacht wordt.

5.4 North Sea Ports

5.4.1 organisatie welzijnswerk

Vlissingen

Al sinds vele jaren zorgt de Stichting "Mission to Seafarers Vlissingen" ervoor, dat er plek bestaat waar zeevarenden terecht kunnen, ongeacht hun nationaliteit, geslacht, geaardheid, geloof of sociale status. Het zeevarendencentrum is iedere dag geopend, zeven dagen in de week 365 dagen per jaar. Bijna dagelijks worden schepen met het busje bezocht. Naast de aandacht voor het mentale welzijn van de zeelieden heeft het bezoek ook een praktische kant, zoals de verkoop van internetkaarten en de mogelijkheid tot het bestellen van artikelen uit de shop van het zeevarendencentrum.



Figuur 7: Locatie Vlissingen (Mission to Seafarers, 2022)



Figuur 8: Locatie Vlissingen (Seamensclub Terneuzen, 2022)

Terneuzen

Het Varenscentrum in Terneuzen is momenteel bezig met grote veranderingen. Zo wordt er een nieuwe locatie ingericht die zich dicht bij de terminals zal bevinden. Op deze manier is het Varenscentrum toekomstbestendig. Het zeevarendencentrum zal een uitvalsbasis worden van waar uit de scheepsbezoeken kunnen worden voorbereid en waar een zeevarende een beperkte tijd kan doorbrengen om te ontspannen, gebruik kan maken van een goede wifi-verbinding en in beperkte mate artikelen kan aanschaffen voor de tijd aan boord (o.a. persoonlijke verzorgingsartikelen).

5.4.2 Scheepsaanlopen

Wegens gebrek aan data zijn enkel het aantal schepen doorgegeven data. Voor het aantal bemanningsleden is gebruik gemaakt van de data van de haven van Moerdijk om deze cijfers te simuleren. Gemiddeld zijn er 11 bemanningsleden aan boord van deze schepen. Het aantal scheepsaanlopen kent voor zowel Vlissingen als Terneuzen een gelijk verloop. Gemiddelde ontvangt de haven van Vlissingen rond de 4.000 schepen per jaar, de haven van Terneuzen kent een gemiddelde van 2.100 schepen. Voor het aantal bemanningsleden ligt het gemiddelde rond 44.000 bemanningsleden voor Vlissingen en rond de 23.500 voor Terneuzen. Waar bij de vorige havens een goede inschatting voor de verschillende ligtijden kon worden gemaakt, is dat voor Vlissingen en Terneuzen niet mogelijk door het ontbreken van een breakdown naar type schip.

	2018	2019	2020	2021	2022 *
Aantal zeeschepen					
Vlissingen	4.015	4.049	3.795	3.758	2.020
Terneuzen	2.154	2.145	2.172	2.180	1.017
Aantal bemanningsleden					
Vlissingen	44.165	44.539	41.745	41.338	22.220
Terneuzen	23.694	23.595	23.892	23.980	11.187
Totaal aantal zeeschepen	6.169	6.194	5.967	5.938	3.037
Totaal aantal bemanningsleden	67.859	68.134	65.637	65.318	33.407

Tabel 18: Zeeschepen en bemanningsleden in North Sea Port, bron: Havenmeester North Sea Port; *) gegevens in 2022 betreft de eerste 9 maanden van het jaar.

5.4.3 Uitvoering

Vlissingen

De Mission to Seafarers kende in de jaren 2018 en 2019 een hoog aantal bezoekers, hetgeen door de coronapandemie flink is afgenomen. Het aantal scheepsbezoeken is gedurende de coronapandemie ook gedaald, maar niet zo hard als het aantal bezoekers. In 2021 stegen deze cijfers namelijk weer. De organisatie in Vlissingen wordt gekenmerkt door vier vaste professionals in dienst en een grote hoeveelheid vrijwilligers. De bezoekers van het zeevarendencentrum komen voornamelijk uit de Filipijnen, Oekraïne en Rusland.

	2018	2019	2020	2021	2022 h1
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum	8020	8648	2693	2828	3329
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	2 tot 5 uur (afhankelijk van transport)				
Aantal scheepsbezoeken afgelegd	1203	1260	981	1037	641
Aantal professionals in dienst	4	4	4	4	4
Aantal vrijwilligers	40	40	40	40	40
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers	Verschilt per klus (meestal een dienst van 4-6 uur per week per vrijwilliger)				
Nationaliteiten (uitgesplitst in percentages)	25% Filipijnen, 20% Oekraïne, 15% Rusland, 40% overig				

Tabel 19: Statistieken Vlissingen

Terneuzen

Het Varenscentrum Terneuzen is momenteel aan het verhuizen, waardoor de statistieken grotendeels ontbreken.

	2018	2019	2020	2021	2022 h1
Aantal bezoekers per zeevarendencentrum	3135	2846	220	gesloten	Gesloten
Verblijfstijd aan wal per zeevarende (in uren)	0	0	0	0	0
Aantal scheepsbezoeken afgeleid	Werd door MtS gedaan				
Aantal professionals in dienst	Momenteel aan het verhuizen en daardoor geen informatie beschikbaar				
Aantal vrijwilligers					
Aantal uren in totaal per week voor alle vrijwilligers					
Nationaliteiten (uitgesplitst in percentages)					

Tabel 20: Statistieken Terneuzen

5.4.4 Financieringsmodel

Vlissingen

Bijna de helft van de inkomsten (48%) komt voort uit eigen verkoop. Circa 23% komt voort uit donaties en 15% vanuit het havenbedrijf. De overige inkomsten ontvangt het centrum voor zeevarenden vanuit de callgelden. Het centrum voor zeevarenden kent vele sponsors die donaties doen, variërend van offshore- en oliebedrijven tot banken en andere stichtingen (Mission to Seafarers, 2022).

Terneuzen

Meer dan de helft van de inkomsten (56%) bestaat uit donaties. 33% komt vanuit het havenbedrijf en de overige inkomsten vanuit het eigen bedrijf (0,6%) en de callgelden (9%). Momenteel is het varenscentrum dus bezig met een herinrichting. Er wordt een soort port-o-cabin geplaatst op het haventerrein waar de zeevarenden welkom zijn. Het havenbedrijf stelt hiervoor de grond beschikbaar.

5.4.5 Positie overheden

In kleinere havens zoals Terneuzen en Vlissingen merkt men dat er meer sprake is van een "gemeenschapsgevoel" dan in andere havens. Dit is niet alleen zo onder de mensen, maar ook zo onder de bedrijven en industrieën die zich in de haven bevinden, hetgeen verder vertaald kan worden naar de donaties die door deze bedrijven worden gedaan.

5.5 Conclusie

Financiering geschiedt voor de verschillende zeevarendencentra op verscheidene wijzen. Waar het ene huis kan rekenen op een bijdrage vanuit het havenbedrijf (zoals Amsterdam), leunen andere organisaties voornamelijk op donaties (zoals in Eemshaven en Moerdijk). Alle instanties doen aan actieve sponsorwerving voor incidentele giften. Uit de gesprekken is hierbij naar voren gekomen dat (voornamelijk door de coronapandemie) sponsors zijn vertrokken, hetgeen de financiële huishouding van het centrum voor zeevarenden bemoeilijkte. Het werven van sponsors vergt veel tijd en neemt indirect tijd weg bij het hoofddoel van een centrum voor zeevarenden: het faciliteren van welzijn van zeevarenden. Structurele financiële hulp zou de stress en de kostbare tijd wegnemen voor het vergaren van donaties en sponsors. Vlissingen, Eemshaven en Moerdijk kunnen op een relatief groot aantal vrijwilligers rekenen, terwijl Amsterdam geen enkele vrijwilliger en enkel beroepskrachten heeft. We concluderen dat het hanteren van een mix van beroepskrachten en vrijwilligers de beste werkvorm is, meer hierover in Hoofdstuk 7. Openingstijden verschillen sterk per zeevarendencentrum: waar de een 365 dagen per jaar elke avond geopend is (Eemshaven), is de ander slechts één avond per week (Moerdijk) geopend. Dit hangt uiteraard af van de hoeveelheid bemanningsleden die de haven aandoet, een kleine haven zal minder bemanningsleden ontvangen dan een grotere zeehaven. Wel kan worden geconcludeerd dat zeevarenden het waarderen als een faciliteit meerdere dagen per week in de avond geopend is.

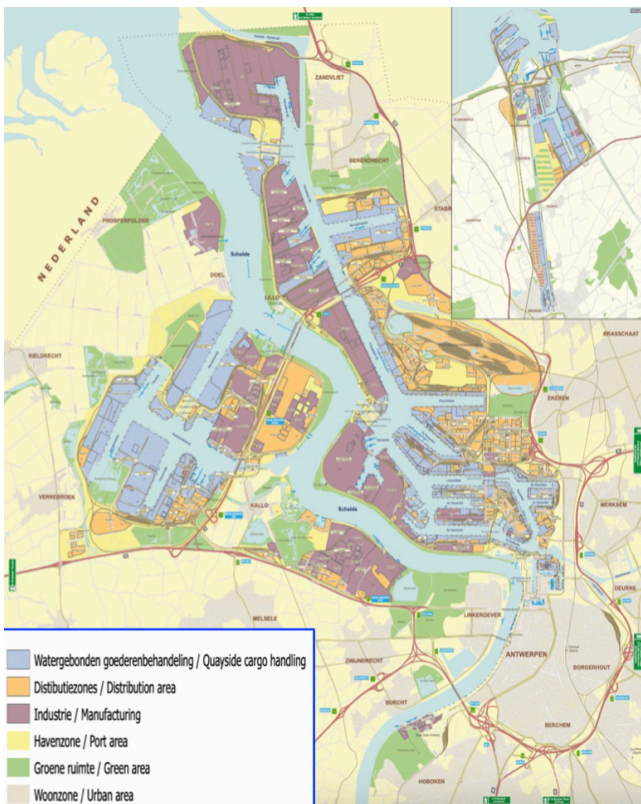
6

Zeevarendenfaciliteiten in Antwerpen en Hamburg

6.1 Antwerpen

6.1.1 Karakteristieken

De haven van Antwerpen (sinds 2022 gefuseerd met de haven van Zeebrugge) is de **grootste zeehaven in België** en de tweede haven in Europa. Antwerpen ligt aan het bovineinde van de getijdenmond van de Schelde. Het estuarium is bevaarbaar voor schepen van meer dan 100.000 ton tot 80 kilometer landinwaarts. De haven van Antwerpen behandelt jaarlijks zo'n 290 miljoen ton internationale maritieme lading en huisvest tevens het grootste geïntegreerde chemische cluster in Europa (Haven van Antwerpen-Zeebrugge, 2022a).



Figuur 9: Havengebied Antwerpen (Haven van Antwerpen-Zeebrugge, 2022a)

De haven heeft een oppervlakte van **120,68 vierkante kilometer**. Figuur 8 laat zien dat de haven van Antwerpen twee verschillende oevers aan de Schelde bekleedt. Aan de linkeroever wordt voornamelijk veel watergebonden goederenbehandeling gedaan, terwijl de rechteroever door de (voornamelijk chemische) industrie wordt gekenmerkt. Waar de Rotterdamse haven zich dus uitstrekt over 42 kilometer, is de haven van Antwerpen verdeeld over twee oevers van elk circa 25 kilometer. Dit maakt het vervoer van en naar de zeevarendenfaciliteit veel gemakkelijker dan in de haven van Rotterdam.

6.1.2 Positie overheden

Doordat de verschillende welzijnsorganisaties voor zeevarenden zich onder één dak bevinden, is er sprake van een sterke band en een sterk netwerk. Uit de gesprekken is hierbij niet naar voren gekomen dat de (lokale) overheid hierin een sterke rol in speelt. De locatie van het Antwerp Harbour Hotel bestond al langer, onder de naam van het **Antwerp Dockx Hotel**.

Al eerder werd in 2009 besloten “met het oog op de continuering van een welfarewerking voor zeelieden” door het Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (OCMW) van Antwerpen om principieel akkoord te gaan met de aankoop van het Antwerp Docks Hotel ter vervanging van het toenmalige zeevarendencentrum (Gemeenteraad Antwerpen, 2013). Hierbij werd akkoord gegaan met de volgende financiering:

- 2.700.000 EUR uit de vastgoedontwikkeling van de site van het huidige zeevarendencentrum
- 1.000.000 EUR uit de opbrengsten van reeds verkocht patrimonium van het OCMW
- 1.000.000 EUR uit het sociaal passief van de vereniging zonder winstoogmerk Internationaal Zeemanshuis Antwerpen (IZA)
- 300.000 EUR uit subsidies van de Internationale Transportfederatie (ITF)

Een aantal jaren later, op 3 juli 2012, besliste het Gemeentelijk Havenbedrijf om een lening toe te kennen aan IZA van 1.200.000 EUR ter financiering van de renovatie van het Antwerp Docks Hotel (terugbetaling tussen 2017 en 2028). De huidige geldstromen komen voort vanuit het havenbedrijf, de gemeente en de verschillende organisaties binnen het Antwerp Harbour Hotel.

6.1.3 Welzijnsorganisaties

De welzijnsorganisaties voor zeevarenden in Antwerpen hebben een geïntegreerde structuur. Alle instanties zijn namelijk in het Antwerp Harbour Hotel onder een dak te vinden: Deutsche Seemannsmission, Apostolatus Maris (Stella Maris), The Mission to Seafarers, Sailors society, IZA, Mediport.

Samen hebben deze organisaties iedere dinsdagochtend een **wekelijkse vergadering** waarin de dagelijkse gang van zaken worden besproken. Ook wordt hier het rooster van scheepsbezoeken bepaald. Samen worden ook problemen op tafel gelegd en opgelost. Het Antwerp Harbour hotel heeft meerdere bussen om zeevarenden op te halen en weer terug te brengen van en naar de terminal. Overigens heeft de coronapandemie ervoor gezorgd dat een nieuw concept is bedacht: de **Rolling Store**. Dit is een rijdend busje met verschillende producten, variërend van chocola en andere lekkernijen tot telefoonkaarten en souvenirs. Vrijwilligers rijden deze bus door het havengebied, zodat zeevarenden aankopen kunnen doen.

In het Harbour Hotel zelf, is een groot restaurant met een bar te vinden. Daarnaast is er een **lounge** met comfortabele banken, een boekenkast en een grote televisie. Tevens is er een **winkel** waar naast huishoudelijke artikelen ook eten en kleding gekocht kan worden. Ook bevinden de kantoren van de verschillende instanties zich hier. Daarnaast bevinden er zich in het hotel ook mogelijkheden voor **overnachtingen** voor zeevarenden voor een gereduceerd tarief. Vooral in het geval van crew change is dit van groot belang.

6.2 Hamburg

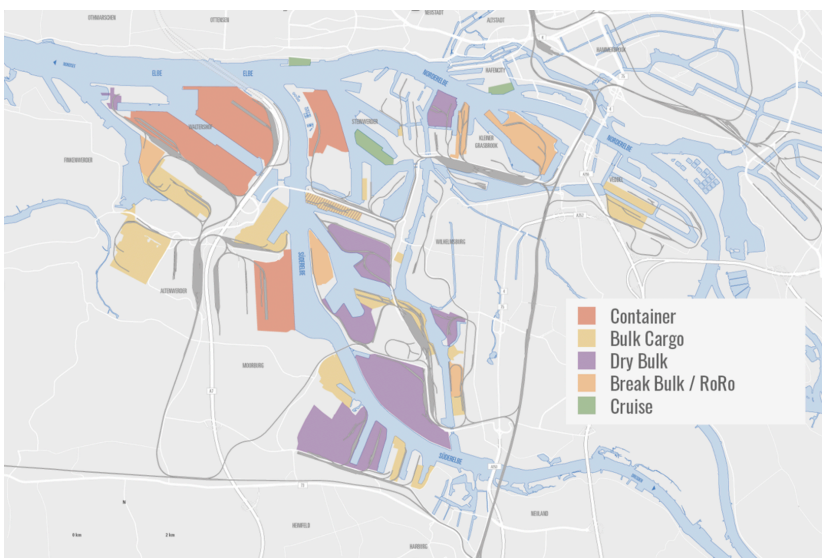
6.2.1 Karakteristieken

De haven van Hamburg is de op twee na grootste haven van Europa, na de haven van Rotterdam en Antwerpen. Het is de **grootste haven van Duitsland** en behoort tot de top 10 van grootste containerhavens ter wereld. De haven ligt op ongeveer 110 km van de monding van de Elbe in de Noordzee, maar wordt ondanks deze afstand toch als zeehaven aangeduid (Hafen Hamburg, 2022a). De grootste containerschepen ter wereld kunnen de haven alleen bereiken wanneer ze niet vol beladen zijn.

De haven heeft een oppervlakte van 73,99 vierkante kilometer, waarvan **43,31 vierkante kilometer** landoppervlak (Hafen Hamburg, 2022b). Zoals te zien is op de kaart in Figuur 7.2, bevindt vrijwel de gehele haven zich op de zuidelijke oever van de rivier de Elbe. Enkel een klein gedeelte cruise is op de noordelijke oever te vinden. Tevens zijn de containerterminals en terminals voor dry bulk dicht bij elkaar gelegen. Bulk cargo en break bulk zijn wat meer verspreid over het havengebied.

Type Schepen	2020	2021
Containerschepen	3.372	3.500
Koelschepen	1.578	1.423
General Cargo schepen	405	447
Tankers	1.410	1.388
Ro-ro	355	278
Car carriers	65	64
Cruise schepen	62	85
River cruise schepen	139	186

Tabel 21: Scheepsaanlopen Hamburg. Bron: Hamburg Port Authority



Figuur 10: Havengebied Hamburg (Hafen Hamburg, 2022a)

Na de terugval van het voorgaande jaar als gevolg van de coronapandemie was de overslag van zeevracht in 2021 positiever dan verwacht (Hafen Hamburg, 2022a). Deze bedroeg **128,7 miljoen ton**, oftewel bijna twee procent meer dan in het eerste jaar van de coronapandemie.

De haven van Hamburg is tevens een van de grootste attracties van Hamburg, als levend, industrieel en logistiek centrum maar ook als decor voor moderne cultuur en de geschiedenis van de haven. Daaronder bevinden zich diverse museumschepen, muziektheaters, bars, restaurants en hotels. De jaarlijkse viering van de verjaardag van de haven (**Hafengeburtstag**) tijdens het eerste weekend van mei is een van de grootste publieksevenementen van Hamburg. Nationale en internationale bezoekers komen de festiviteiten meemaken. Sleepboten voeren "balletten" op, oude galjoenen en nieuwe cruiseschepen zijn open voor rondleidingen.

De haven is al meer dan 800 jaar oud en dit is terug te zien in alle activiteiten die in, rondom en voor de haven worden georganiseerd. Deze **betrokkenheid** van zowel de lokale bevolking als de landelijke overheid en kerkelijke organisaties, is sterk terug te zien in het voorzien van welzijn van zeevarenden.

6.2.2 Wisselwerking overheden en welzijnsorganisaties

De DSM heeft een proactieve rol binnen het proces van relevante wetgeving voor zeevarendenwelzijn. Regering, vakbonden, reders, welzijnswerkers en havenautoriteiten zijn hierdoor te allen tijde goed op de hoogte en betrokken bij de ontwikkeling en implementatie van wetgeving. Uit de interviews kwam naar voren dat deze organisaties met “de koppen allemaal dezelfde kant op staan”: zij delen dezelfde visie en stellen de zeevarende voorop. Hierdoor is er in het verleden veel **tijds winst** behaald in het daadwerkelijk bepalen en betalen van de financiële steun. Met de publicatie van het Maritieme Arbeidsverdrag in 2006 van de ILO, speelde de Duitse overheid vrijwel direct in op ratificatie. In Duitsland geldt een dwingende rechtsopvatting, hetgeen inhoudt dat wanneer een wet van bovenaf komt (zoals vanuit de IMO), deze direct toegepast dient te worden.

De Duitse overheid heeft in die zin haar (financiële) verantwoordelijkheid genomen en deze vorm gegeven door faciliteiten voor zeevarendenwelzijn structureel en substantieel te ondersteunen (Deutscher Bundestag, 2019). De implementatie in nationale wetgeving betrof enkel het zetten van een handtekening doordat de proactieve houding van de DSM en de gezamenlijke betrokkenheid van alle stakeholders het proces dermate versnelde. Vanaf 2015 tot en met 2019 gaf het Bondsministerie voor Arbeid en Sociale Zaken jaarlijks €500.000 aan deze instanties, maar dit bedrag is inmiddels al opgelopen naar ruim **€1.500.000 per jaar** voor alle welzijnsfaciliteiten voor zeevarenden in Duitsland. Daarbovenop komt nog een extra €1.000.000 voor de faciliteiten van Stella Maris en de DSM die zich in het buitenland bevinden. Het bedrag dat jaarlijks gedoneerd wordt is volgens de regering circa 10% van de totale uitgaven van de DSM en Stella Maris.

Belangrijk is te vermelden dat in Duitsland, nog veel meer dan in Nederland, **kerkelijke instanties en (lokale) overheden** nog steeds met elkaar **verweven** zijn. Het zorgen voor de ander in de vorm van naastenliefde is iets wat niet alleen kerken maar ook de overheid als belangrijke waarde verkondigt.

6.2.3 Welzijnsorganisaties

In Hamburg zijn de verschillende instanties voor zeevarendenwelzijn verspreid door haven:

- **Duckdalben** is het grote zeevarendencentrum en is midden in de haven te vinden. Van oudsher is dit altijd al een grote club geweest. De club staat dan ook bij veel mensen bekend, zowel onder zeevarenden als mensen die niet op zee varen. De plek is een soort oase binnen het havengebied, met een mooi clubhuis en groene buitenruimte.
- **Deutsche Seemannsmission Altona** omvat een hotel, bar, restaurant en kapel en is gelegen op de noordelijke oever van de Elbe, vlak bij het centrum van de stad. Deze faciliteit wordt voornamelijk gebruikt voor crew changes. Tijdens Covid-19 speelde het hotel een grote rol in het opvangen van zeevarenden die positief getest waren.
- **Stella Maris** is ook in de haven gelegen en heeft een kleine faciliteit. Deze instantie richt zich grotendeels op het bezoeken van schepen.

Zowel voor Hamburg als voor Antwerpen kan geconcludeerd worden uit de gesprekken dat de meeste zeelieden christelijk zijn en tevreden zijn dat ze door christelijke organisaties geholpen worden. Ook wordt de vele knowhow van de pastores geprezen. Ten slotte wordt het feit dat er altijd een Filipijnse priester aanwezig is, zeer gewaardeerd.

7

Gap-analyse

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we de onderzoeksbevindingen samen. Het vuurtorenmodel vormt het kader voor de gap analyse. De beschrijvende statistieken van scheepsaanlopen, ligtijden en het aantal bemanningsleden aan boord geven de orde van grootheid aan voor het welzijnswerk. Het overzicht van zeevarendencentra schetst een beeld van de huidige situatie, zowel qua organisatie, werkzaamheden en financiering. De quickscan van Antwerpen en Hamburg dient als vergelijkingsmateriaal voor het welzijnswerk in nabijgelegen en concurrerende havens. Dit stelt ons in de gelegenheid een aantal 'gaps' te identificeren, op basis waarvan we een ontwikkelperspectief kunnen neerzetten.

7.1.1 Zichtbaarheid of Zeeblindheid?

Door de zeevarendencentra in historische context te plaatsen en dit te vergelijken met de uitspraken die we in interviews hebben gehoord, kunnen we vaststellen dat het zeevarende beroep voor veel mensen uit het straatbeeld en achter de horizon is verdwenen. Globalisering en fragmentatie van waardeketens heeft ook de zeevarende tot een 'lopende band medewerker' gemaakt, een schakeltje in een wereldwijd systeem, dat geoptimaliseerd kan worden. Door de coronapandemie is er weer enig **besef**, dat zeelieden een cruciaal beroep uitoefenen die het hele wereldwijde systeem kan laten vastlopen. De menselijke maat is weer even terug. Deze constatering zien we ook terug in andere weerbarstige problemen. Dit hebben we gezien bij de personeelstekorten op IC-afdelingen ten behoeve van corona-zorg. Ook de toeslagenaffaire laat zien dat het systeem niet leidend kan zijn omdat mensen erin kunnen worden vermalen. Ook de schoolstakingen tonen aan dat de mens haar plek opeist en gezien en gehoord wil worden. Dit dwingt bedrijven anders na te denken over de factor arbeid als onderdeel van het productiekapitaal. Naast winstgevendheid staat **welzijn**. Naast veiligheid staat vrijheid. Belanghebbenden en vooral havenbedrijven moeten zich hier rekenschap van geven en het belang van de zeevarende meenemen in haar inclusiviteitbeleid en uitvoering geven aan stakeholder management voor deze vergeten beroepsgroep in de haven.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLJ	TNZ
Open dagen	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja
Website gemakkelijk vindbaar en up-to-date	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
Zeevarendencentrum actief op havendagen	Nee	Nee	Ja	Nee	N.b.	Ja	Ja
Zeevarendencentrum zichtbaar op website havenbedrijf	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
Zeevarendencentrum zichtbaar in haven	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja*
Zeevarendencentrum zichtbaar in straatbeeld	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

Tabel 22: Gap-analyse per zeevarendencentrum – zichtbaarheid. Noot: Terneuzen is bezig met nieuwbouw

7.1.2 Institutioneel

Op institutioneel gebied is er veel gebeurd sinds het begin van het millennium, helaas niet altijd ten goede van de zeevarende. Het goede is dat de MLC-voorschriften stelt en richtlijnen biedt voor arbeidsomstandigheden op het schip en aan de wal. De MLC is heel duidelijk in haar richtlijn en leidraad over het belang van 'shore leave' en de benodigde financiële steun voor havenwelzijnsvoorzieningen. Om het **institutionele vacuüm in Nederland** goed te begrijpen is het ook goed om zich te realiseren dat welzijnswerk voor zeevarenden niet onder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) valt, maar

onder Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Dat klinkt logisch, maar het MLC gaat over internationale scheepvaart met overwegend een internationale bemanning.

Het Ministerie van SZW richt zich vooral op de gezondheid en welzijn voor inwoners van Nederlandse gemeenten. In principe zou de bemanning van schepen die onder Nederlandse vlag varen hier ook onder vallen. Echter, het Ministerie van SZW gaat niet over maritieme zaken en heeft deze doelgroep niet in het vizier en kan dus ook geen uitvoering geven aan beleid (dat er niet is) voor de honderdduizend zeevarenden, terwijl het een verplichting is om als verdragsstaat hierop toe te zien en de kwaliteit te waarborgen. Zeevarenden zijn vakmensen die handel en welvaart naar Nederland brengen. Nederland gaat er prat op een handelsland en wereldwijd transportknooppunt te zijn met twee belangrijke mainports, maar het bieden en betaalbaar houden van goede welzijnsvoorzieningen wordt aan vrijwilligersorganisaties en kerkelijke instellingen overgelaten. Dat staat haaks op elkaar.

Wat kan het Ministerie van I&W doen?

Onder een politiek gesternte van decentralisering en vergaande marktwerking zijn veel publieke taken van de overheid in de afgelopen 25 jaar tussen wal en schip terecht gekomen. Het gevolg is dat financiering en besturing in elke haven anders geregeld is. Er valt over te twisten of het welzijnswerk in zeevarendencentra in de strikte definitie een publiek of privaat goed is. Wij concluderen op basis van ons onderzoek, dat zeevarenden in voor hen vreemde havensteden geen consumenten zijn, die entertainment of plezier zoeken in zeevarendencentra. In een havenstad zoeken zij vooral een 'huis ver weg van huis' zonder verdere verplichtingen om iets te moeten consumeren. Dat is iets dat de markt hen niet kan bieden. Als ze al willen winkelen of zich willen vermaken in de stad moeten zij zich kunnen verplaatsen. Dat is in havens zoals Rotterdam bijna onmogelijk geworden vanwege de ontoegankelijkheid van haventerreinen en de afstanden. Zij zijn meer dan vroeger aangewezen op de voorzieningen die de haven hun kan bieden. Ook hier geldt dus, dat de verplaatsing van een groepje zeelieden niet anders kan worden geregeld dan als een **publieke dienst**. Alleen in kleine havens zoals Eemshaven is het nog mogelijk lopend veilig een zeevarendencentrum te bereiken.

Op basis van onze vergelijking met Duitsland concluderen wij dat de overheid haar rol ook kan terugpakken, in nauwe samenwerking met de NZC, havenbedrijven en bedrijven in de scheepvaartsector. Ook de samenwerking tussen belangenorganisaties en havenbedrijf zoals dat gebeurt in Antwerpen laat zien hoe welzijnswerk pragmatisch, actief en effectief kan worden aangeboden.

Wat is de rol van de reders in Nederland? De betrokkenheid van de Nederlandse reders is door de jaren heen minder geworden, zoals ook is af te lezen uit de bestuurssamenstelling van de zeevarendencentra en welzijnscommissie in Rotterdam. Waar voorheen de redersverenigingen en scheepvaartverenigingen bestuurszetels hadden, is dat tegenwoordig minder evident. Echter, de aflossingsproblematiek van zeelieden tijdens de coronapandemie heeft alle partijen – met de reders voorop - weer het besef gegeven, dat een veilige en verantwoorde zeevaart een zaak is van samenwerking. Kruisbestuivingen tussen commerciële belangen en welzijnszorg, zoals rond aflossing van bemanning zijn nog steeds van toepassing.

Rotterdam is de enige Nederlandse haven met een welzijnscommissie, wat logisch is gezien de omvang, de grote verscheidenheid aan belanghebbenden, de historie, maar ook de lacunes die er zijn ontstaan in het welzijnsaanbod. Er is werk aan de winkel. We constateren een zekere reactieve houding van de RPWC. Er is een commissie, er is een aanvraagprocedure voor het verkrijgen van incidentele financiële bijdragen, maar er is geen beleid en geen vooropgezet plan om met zeevarendencentra het welzijnswerk te organiseren. In Rotterdam is de basis voor de samenwerking aanwezig. Het probleem is echter, dat de overlegstructuur (27 welzijnsorganisaties en vier bestuursleden) en regelmaat (2x per jaar) niet effectief is en de middelen te beperkt zijn. Dit werpt een barrière op tussen beleid, structurele financiering en uitvoering.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Zeevarendencentrum vertegenwoordigd in welzijnscommissie	Nee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Nationaal beleid op welzijn zeevarenden	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Havenbeleid op welzijn zeevarenden	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Prestatie indicator voor welzijnswerk in havens	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Verslaglegging welzijnswerk in jaarverslag havenbedrijf	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Onregelmatig overleg over beleid en uitvoering met havenbedrijf (infrequent of minder dan jaarlijks)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Regelmatig overleg over beleid en uitvoering met havenbedrijf (bijv. maandelijks)	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee

Tabel 23: Gap-analyse per zeevarendencentrum - institutioneel

7.1.3 Financieel

Op financieel gebied concluderen we in het algemeen, dat zeevarendencentra niet de zorg en faciliteiten hebben om hoge kwaliteit te leveren. Het is voor de meeste zeevarendencentra elk jaar weer een **uitdaging** om de exploitatie sluitend te krijgen. De coronapandemie heeft ook geleid tot het deels wegvallen van sponsoren en donaties, waarmee het effect niet tijdelijk maar structureel is. Los daarvan zullen de energieprijzen (gas, elektriciteit) de komende jaren opnieuw leiden tot verliesgevende exploitaties. In enkele zeevarendencentra wordt geïnvesteerd in nieuwbouw, verbouw of verhuizing. Dat is deels uit noodzaak (Terneuzen) en deels om uit te breiden (Oostvoorne). Dat is een positieve ontwikkeling. De weerbaarheid zou kunnen worden versterkt als er ook financiën vrijgemaakt zouden kunnen worden voor **vergroening of verduurzaming**.

Daarnaast wordt ook nagedacht over het volledig restylen van het zeevarendencentrum. Een zeevarendencentrum heeft het imago van een bruine kroeg, waar zeelieden biljarten of aan de bar hangen, maar het kan ook anders. In onze gesprekken werd de vergelijking gemaakt met de **Holland Boulevard** op Schiphol Airport. De stereotypen vallen daar over elkaar heen: tulpen, molens, Delfts blauw, het Rijksmuseum, de Hollandse Meesters, Van Gogh, etc. Het zijn clichés, maar als toeristen dit mooi vinden, dan geldt dat ook voor zeelieden die de Nederlandse zeehavens aandoen. De locatie van Sea Health & Welfare in Brielle is hiervoor een goed voorbeeld, al is het interieur daar in de Deense rood-wit kleuren.

In de meeste zeehavens nemen de havenbedrijven een deel van de kosten voor rekening. In Moerdijk is dat het vervoermiddel, in Terneuzen is dat de grond. In Amsterdam en Groningen is sprake van een structurele financiële bijdrage via havengelden. In Moerdijk stelt het Havenbedrijf een bus ter beschikking. In Vlissingen is het havenbedrijf sponsor. In Rotterdam is het wat ingewikkelder geregeld. Wij constateren een discrepantie tussen definitie en uitvoering ten aanzien van de allocatie van zeehavengelden, zoals dat wordt vermeld in de algemene voorwaarden van de zeehavengelden⁶. Deze fondsen stellen scheepsagenten in staat inspanningen te verrichten voor de zeevarenden, maar het is niet transparant of dit het commerciële belang van de reder dient of het welzijn van de zeevarenden. Wat wel transparant is, is de allocatie van EUR 140.000 aan financiële middelen waar welzijnsorganisaties aanspraak op kunnen maken door projectvoorstellen in te dienen bij het loket van de Rotterdam Port Welfare Committee.

⁶ Letterlijk: "het zeehavengeld (in Rotterdam) wordt geheven inclusief een percentage van 0,35% ten behoeve van Deltalinqs en de Vereniging Rotterdamse Cargadoors voor hun belangenbehartiging en maatschappelijke doelen voor zeevarenden in de Rotterdamse haven" (Algemene Voorwaarden Havengeldtarieven, Havenbedrijf Rotterdam, 2022).

Het is voor welzijnsorganisaties mogelijk een projectaanvraag in te dienen en daar financiering voor te krijgen. Echter, Deltalinqs en VRC beschikken over een veel groter som geld vanuit de zeehavengelden, maar de allocatie daarvan richting het welzijnswerk is voor buitenstaanders ondoorzichtig. De vraag die hierbij kan worden gesteld is of het gelabelde zeehavengeld voor welzijnswerk van zeevarenden niet direct doorgesluisd kan worden naar de RPWC. Op het moment van schrijven worden de statuten opgesteld om de RPWC in een stichting om te zetten. Wellicht gaat dat voor verandering zorgen.

Item	OOS	SCM	AMS	MO E	EEM	VLI	TNZ
Zeehavengelden	Nee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele financiering vanuit Rijksoverheid	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Structurele sponsoring door havenbedrijf	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
Incidentele financiering door havenbedrijf	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Sponsoring door (overslag)bedrijven	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Incidentele sponsoring welzijnsfondsen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabel 24: Gap-analyse per zeevarendencentrum – financieel

In de jaarrekening van 2020-2021 geeft het bestuur van de Nederlandse Zeevarenden Centrale aan, dat er in zijn algemeenheid geldt dat investeringen nodig zijn in (o.a.) het interieur, keukenapparatuur, verlichting, vervanging van de bus en een tweede vervoersmiddel, aanschaf laadpalen en accu's, aanleg terras, plaatsen van een overkapping, terrasmeubilair en het buitenschilderwerk. Door de besturen van 5 centra voor zeevarenden zijn getekende en door een accountant gecontroleerde verklaringen afgegeven van investeringen die niet zijn gepleegd en kosten die niet zijn gemaakt vanwege de financiële onmogelijkheden om een gebrek in de organisatie op te lossen. Door gebrek aan financiële middelen zijn deze investeringen vooruitgeschoven in de tijd.

7.1.4 Organisatie

Voor de uitvoering leunen de zeevarendencentra zwaar op **vrijwilligers**. Ondanks de grote toewijding is het niet de bedoeling dat die verantwoordelijkheid bij zgn. supervrijwilligers wordt gelegd. Continuïteit en structuur vraagt een goede aansturing van professionals, die zich voltijds of desgewenst parttime met deze taken bezighouden. We zien zeevarendencentra goed samenwerken met de dominees, havenpastores en kerkelijke organisaties. Ook met de DSM wordt goed samengewerkt en dat geldt ook voor de Scandinavische zeemanskerken en Seafarer Health and Welfare. Wat we veel horen is de tijd die wordt besteed aan **fondsenwerving**, die ten koste gaat van ander werk. De onzekerheid over en negatief exploitatie aan het eind van het jaar leidt er ook toe, dat noodzakelijke investeringen in gebouwen, faciliteiten en dienstverlening op de lange baan worden geschoven.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Bestuursleden zijn vrijwilligers	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Bezoldigde bestuursleden	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Coördinator/ medewerkers parttime in dienst	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee
Coördinator/ medewerker fulltime in dienst	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Vrijwilligers in uitvoering	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Samenwerking met pastorale zorg - extern	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabel 25: Gap-analyse per zeevarendencentrum - organisatie

7.1.5 Diensten en behoeften

Aan de hand van een literatuurstudie en interviews met welzijnswerkers hebben we de behoeften van zeevarenden in kaart gebracht: gratis transport, internetconnectiviteit, communicatie, winkels, een goed gesprek en een groene omgeving staan bovenaan het prioriteitenlijstje van een zeeman of -vrouw. Hij of zij wil zich even mens voelen in plaats van een radertje op een varende machine. Die **primaire behoeften wordt danig op de proef gesteld** onderweg en ook als het schip in de haven ligt. De omloopsnelheid van schepen ligt hoog, zeker in een 'high stress' haven als Rotterdam, waar naast laden en lossen allerlei zaken moeten worden geregeld.

We constateren dat het dienstenaanbod sterk afhankelijk is van een netwerk van vrijwilligers. Naarmate er meer beroepskrachten er zijn, des te beter het aanbod en aansturing. Bijna alle zeevarendencentra hebben beperkte openingstijden, variërend van twee avonden per week tot zeven dagen per week. Voldoende aanwezigheid van vrijwilligers is hier de beperkende factor. In de Flying Angels in Schiedam zijn de deuren gesloten vanwege het ontbreken van een beroepsmatige coördinator. De huidige krapte op de arbeidsmarkt maakt het werven niet makkelijker, want welk perspectief kun je iemand bieden als er geen structurele financiering onder de organisatie ligt?

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Bibliotheek	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	n.b.
Buitenruimte	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	n.b.
Huiskamer/ recreatieruimte	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Geld wisselen*	Ja	n.b.	Ja	Nee	n.b.	Ja	Ja
Gratis vervoer	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gratis internet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bar/ café	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
(Mini-)winkel	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Drop-off punt bestellingen/rijdende winkel	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Simkaarten/top-ups	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Pastorale zorg of gebedsruimte	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Souvenirs	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
Sportvoorzieningen binnen	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	n.b.
Sportvoorzieningen buiten	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	n.b.

Tabel 26: Gap-analyse per zeevarendencentrum - diensten en voorzieningen. Noot: Flying Angel in Schiedam is tijdelijk gesloten, Terneuzen is bezig met nieuwbouw. * geld wisselen: zeevarendencentra betalen terug in euro's van vreemde valuta

7.1.6 Geografisch verzorgingsgebied en locatie

Afstand is een cruciaal aspect van adequaat welzijnswerk. We hebben al eerder benadrukt dat personenvervoer een absolute voorwaarde is voor een zeevarende om even weg te zijn van het schip. Afstanden zijn in moderne havens niet meer te voet te doen. De persoonlijke vrijheid wordt ingeperkt wanneer rederijen, overslagterminals of havenbedrijven om verschillende redenen – veiligheid, criminaliteit en/of publieke gezondheid - barrières opwerpen. In elke haven is sprake van hekken, toegangscodes, pasjes en sleutels. Rotterdam wordt geksherend ook wel een logistieke nachtmerrie genoemd door zeelieden en welzijnswerkers. Het havenbreed toegankelijk maken van terreinen zou door middel van

portkeys kunnen worden opgelost. Hiervoor is goede onderlinge coördinatie, samenwerking en pragmatisme essentieel.

Concreet betekent dit goed en snel bereikbare locaties met een goed doordacht vervoersconcept. Hamburg biedt een goed voorbeeld is het mobiele centrum voor bemanning op cruiseschepen. Ook al ligt de stad vlakbij, toch is er een plek gemaakt met alle faciliteiten voor de crew. De rolling store in Antwerpen en de pakketdienst van The Bridge tonen aan, dat problemen praktisch op te lossen zijn. We zien in Rotterdam dat grote delen van de haven geen vervoer wordt geregeld van en naar de zeevarendencentra. Het gebied tussen Rozenburg en de Oude Maas in de Botlek ligt voor The Bridge in Oostvoorne te ver weg. De Flying Angels is dicht, dus ook de stadshavens (Waalhaven, Eemhaven, Merwe Vierhavens, Schiedam en Vlaardingen) worden niet bediend.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Op loopafstand van het schip	Nee	Ja ¹	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja ²
Op loopafstand van winkels	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Op loopafstand van openbaar vervoer	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Gratis vervoer op afroep beschikbaar	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gratis shuttle op specifieke tijden	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Scheepsbezoeken	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
Openingstijden: max. 2 dagdelen per week	Nee	Nee ³	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee
Openingstijden: elke weekday een dagdeel	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Openingstijden: weekdays, meerdere dagdelen	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Nee
Openingstijden: weekends, meerdere dagdelen	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Nee
Openingstijden: 24/7	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

Tabel 27: Gap-analyse per zeevarendencentrum - Locatie en ligging t.o.v. de haven. 1) geldt voor offshore schepen bij Mammoet en Huisman en schepen bij Damen Ship Repair. 2) Terneuzen is bezig met nieuwbouw op nieuwe locatie. 3) Schiedam is tijdelijk gesloten.

7.2 Samenvatting van knelpunten en tekortkomingen

In het volgend overzicht vatten we de knelpunten en tekortkomingen samen.

Item	OOS	SCM	AMS	MOE	EEM	VLI	TNZ
Zeeblindheid							
Onzichtbaarheid van zeevarenden in beleidsstukken van overheden en havenbedrijven	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Institutioneel							
Ontbreken van nationaal beleid en planmatige aanpak	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Overlegstructuur met welzijnscommissie ineffectief	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Financieel							
Ondersteuning havenbedrijf is niet structureel	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ondersteuning havenbedrijf is beperkt	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Geen eigen reserves	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja
Fundraising tijdrovende klus	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Organisatie							
Professionele ondersteuning kan beter	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee
Grote verantwoordelijkheid bij vrijwilligers	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Onvolledige geografische dekking van vervoersdiensten in haven	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Dienstverlening en behoeften zeevarenden							
Openingstijden zijn te krap door tekort personeel	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja
Locatie is (te) klein	Ja*	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee*
Geografisch verzorgingsgebied/ locatie							
Afstanden van schip naar zeevarendencentrum zijn groot	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Afstand zeevarendencentrum naar bewoonde wereld	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Veiligheidsprocedures belemmeren toegang schip	Ja	Ja	Soms	Nee	Nee	Soms	Nee
Locatie is tijdelijk gesloten	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja

Tabel 28: Samenvatting knelpunten en tekortkomingen. *) verhuizing gaande

7.3 Ontwikkelperspectief

Het vuurtoren model dat we in dit rapport hebben geïntroduceerd schetst de contouren voor een perspectief op verdere ontwikkeling van de zeevarendencentra. Daarnaast vragen goede welzijnsvoorzieningen om samenwerking. Des te meer integratie van beleid en activiteiten plaatsvinden tussen belanghebbenden, des te toekomstbestendiger het welzijnswerk wordt. Gelukkig zien we dat zeevarendencentra hun locaties willen verbeteren en beter willen positioneren voor zeevarenden die op 'shore leave' willen.

7.3.1 'Best practices' zeevarendencentra

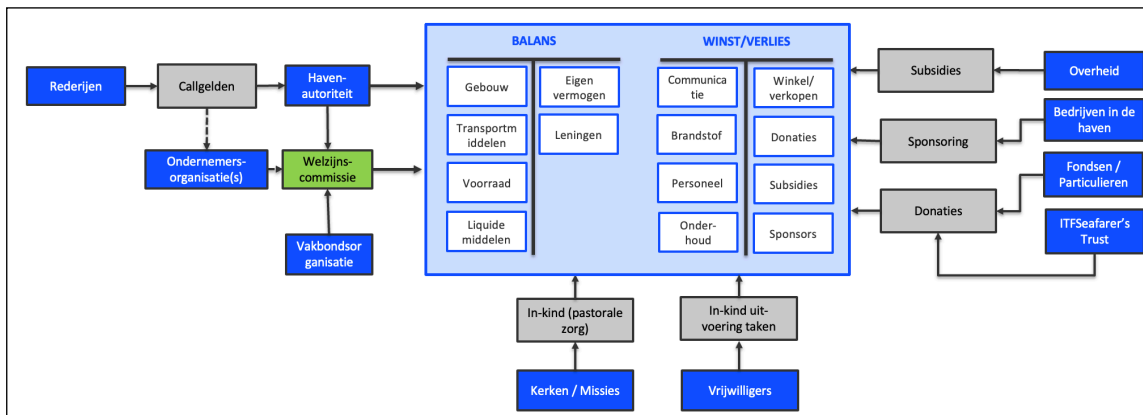
Het ideale zeemanshuis past zich altijd aan de plaatselijke situatie aan. Daarom is niet mogelijk de perfecte faciliteiten te schetsen. Het is wel mogelijk de 'best practices' te identificeren om zo tot de meest geschikte uitgangspunten te komen:

- De samenwerking tussen het Havenbedrijf Amsterdam en het zeevarendencentrum, wat zich vertaalt in **structurele financiering** voor beroepskrachten.
- De **toegankelijkheid** en **ruime openingstijden** van Eemshaven, waardoor het zeevarendencentrum in goede tijden voldoende eigen middelen kan genereren voor renovaties en uitbreidingen.
- Het **commitment van het havenbedrijf** in Terneuzen voor een zeevarendencentrum dicht bij de overslagterminals en kades.
- De visie van Schiedam om zeevarendencentra een Holland House look & feel te geven.
- Het **architectonisch ontwerp** van Eemshaven, inclusief buitenruimte.
- De verlengde logistieke dienstverlening van The Bridge als drop-off punt en pakketdienst
- De website van het zeevarendencentrum in Amsterdam, dat werkt als een duidelijk **uithangbord** dat **gastvrijheid** en **professionaliteit** uitstraalt.
- De bereidheid van veel bedrijven in de havens Vlissingen en Terneuzen om **jaarlijks donaties** te doen.
- De keuze van The Bridge om zicht **dichtbij winkelvoorzieningen** te vestigen.
- De mobiele port-a-cabin oplossing voor zeevarenden van cruiseschepen in Hamburg.
- De **shuttle transportdiensten** in Antwerpen op de Linker- en Rechteroever.
- De aanwezigheid van **Filipijnse priesters** in zowel Antwerpen als Hamburg.
- De structurele financiering van de Duitse overheid voor **langjarige ondersteuning** van zeevarendencentra in binnen- en buitenland.

Tenslotte, een belangrijk uitgangspunt is het **maritieme cultureel erfgoed** dat de Nederlandse Zeevarenden Centrale met zich meedraagt. Dat is de bindende factor tussen de zeevarendencentra in Nederland onderling, maar ook met haar traditionele partners bij havenbedrijven, redersverenigingen, werkgevers- en werknemersverenigingen.

7.3.2 Financieel perspectief

Op basis van onze analyse concluderen wij dat een zeevarendencentrum **geen bedrijfsmodel** is, dat op basis van eigen middelen kan renderen. Het bieden van een 'thuis ver van huis' is een publiek goed, waarmee een algemeen nut wordt gediend, welzijnszorg bieden voor alle zeelieden die de Nederlandse havens aandoen. Een zeevarendencentrum heeft in de meeste gevallen wel een winkel of bar/café, maar ook hier geldt dat hier voorzien wordt in de basisbehoeften. De winkel dient geen commercieel belang en heeft ook geen andere klandizie dan de zeevarende. Vanuit dit uitgangspunten kunnen we het volgende financieel model schetsen. Aan de linkerkant zijn er financiële middelen die via enerzijds de havengelden (ook wel 'callgelden' genoemd) worden opgehaald en door de havenautoriteit rechtstreeks dan wel via een welzijnsorganisatie bij zeevarendencentra terecht komt. In het geval van Rotterdam hebben de brancheorganisaties Deltalinqs en VRC de beschikking over de opgehaalde zeehavengelden, waarvan een deel bij de Rotterdam Port Welfare Committee belandt. Aan de rechterkant zijn er subsidies vanuit overheden, sponsoring door bedrijven en donaties vanuit specifieke fondsen of particulieren. De kerken leveren een belangrijke in-kind bijdrage en is altijd complementair. Een zeevarendencentrum dient vaak als uitvalsbasis, om diensten/vieringen te houden, of om taken te coördineren. Zonder zo'n uitvalsbasis valt een groot deel van de dienstverlening en daarmee een verzorgingsgebied weg. Vandaag de dag valt en staat een zeevarendencentrum bij de inzet van vrijwilligers. Enerzijds is dat uit nood geboren, anderzijds vraagt het werk ook flexibiliteit en bevlogenheid voor het werk.



Figuur 11: Financieringsmodel zeevarendenhuis

7.3.2 Naar een gezonde financiële huishouding

Het ontwikkelperspectief van een zeevarendencentrum valt of staat bij een gezonde financiële huishouding. In deze paragraaf schetsen we een model-organisatie, waarbij we gebruik maken van het financieel model in Figuur 12. Daarin hebben we een inschatting gemaakt van de personele organisatie, vrijwilligersorganisatie, transportmiddelen, huisvesting, communicatie en opbouw van de vermogenspositie.

Personele organisatie:

Zeevarendencentra zonder beroepskrachten zijn kwetsbaar. Het model moet ervoor zorgen dat die kwetsbaarheid wordt omgebogen naar een stabiele organisatie. Een stabiel zeevarendencentrum draait op een beheerder/ coördinator (1 FTE), een financieel/commercieel manager, een geestelijk verzorger en 5 onbezoldigde bestuurders. De coördinator is operationeel verantwoordelijk en stuurt de vrijwilligers aan en heeft ook overleg met instanties en personen in het welzijnsnetwerk, zoals de pastorale zorg, het havenbedrijf, health services en/of welzijnscommissie. Daarnaast zijn er 2 vrijwilligers die zich bezighouden met administratie en fondsenwerving. Deze personele bezetting is gebaseerd op ruime openingstijden, dat wil zeggen elke dag van 17 uur tot 21 uur 's avonds. In totaal komen de personeelskosten op **€ 216.073**.

Rol	Kosten per jaar	Opmerkingen
Beheerder/ coördinator (1 FTE)	€ 51.551	Incl. 1,25 factor werkgeverslasten
Financieel/commercieel (1 FTE)	€ 73.171	Incl. 1,25 factor werkgeverslasten
Geestelijk verzorger	€ 78.750	Incl. 1,25 factor werkgeverslasten
Bestuurders (5 personen), onbezoldigd	€ 9.000	€ 1800 per jaar
Administratie (2 personen), vrijwilligers	€ 3.600	€ 1800 per jaar
Personeelskosten totaal	€ 216.073	

Tabel 29: Overzicht personeelskosten

Vrijwilligerswerk nemen we qua kostenpost niet mee in het financieringsmodel. Echter vrijwilligers vertegenwoordigen wel een maatschappelijke waarde, die niet onopgemerkt kan blijven. Veel zeevarendencentra draaien op vrijwilligers, welke onmisbaar zijn vanwege hun flexibiliteit en toewijding. Zij worden vooral ingezet voor personenvervoer en/of bar/café/winkel activiteiten. Uitgangspunt hierbij is dat een zeevarendencentrum een netwerk heeft van 40 vrijwilligers, die gemiddeld 5 uur per week een dienst draaien en per jaar 46 weken actief zijn, ofwel 9.200 uur op jaarbasis. Uitgaande van een netto loonkosten voor een welzijnswerken à € 14,70 schatten wij de maatschappelijke waarde die deze vrijwilligers gezamenlijk leveren in op **€ 135.000 op jaarbasis**.

Huisvesting:

Voor huisvesting nemen we het gemiddelde van alle zeevarendencentra. Deze kosten bestaan uit huur, meerjarenonderhoud en gas/water/licht. In totaal rekenen we hiervoor **€ 20.000**. Per locatie zou een meerjarenonderhoudsplan inclusief verduurzamingsplan moeten worden uitgewerkt om een goede inschatting te maken van de toekomstige huisvestingskosten.

Transportkosten ten behoeve van personenvervoer:

Het geografisch verzorgingsgebied wordt bepaald door de inzet van transportmiddelen voor het vervoer van zeevarenden van de schepen naar de zeevarendencentra en terug. Het aantal transportmiddelen baseren we op 50.000 kilometers per jaar met afschrijvingsduur van 5 jaar en een aanschafwaarde van € 60.000.

Zeevarendencentrum	Transportmiddelen o.b.v. geografisch gebied	Vervoerskosten
Rotterdam – Oostvoorne	Van 1 naar 3 personenbusjes	€ 105.000
Rotterdam– Schiedam	Van 1 naar 2 personenbusjes	€ 70.000
Amsterdam	2 personenbusjes	€ 70.000
Eemshaven	1 personenbus	€ 35.000
Moerdijk	1 personenbus	€ 35.000
Vlissingen	Van 1 naar 2 personenbusjes	€ 70.000
Terneuzen	1 personenbus	€ 35.000

Tabel 30: Transportmiddelen en kosten

Communicatie:

Communicatiekosten bestaan uit het onderhouden van de website, het maken van flyers en ander publicitaire materialen en activiteiten. Deze kosten bedragen **€ 5.000**.

Financieringsbehoefte zeevarendencentra:

De vaste kosten van de exploitatiebegroting volgens bovenstaand model komt in totaal op € 316.000 voor een zeevarendencentrum met 2 vervoersmiddelen en € 276.000 voor een zeevarendencentrum met 1 vervoersmiddel. De structurele financiering zou de personeelskosten moeten kunnen dekken, zodat een zeevarendencentrum op beroepskrachten kan draaien. In ons rekenmodel is dat ongeveer **70% van de vaste kosten**, d.w.z. **€ 216.000** ten opzichte van **€ 316.000**. De overige 30% is aan de zeevarendencentra zelf om dekking voor te vinden. Bronnen hiervoor kunnen zijn: sponsoring, donaties en verkoopopbrengsten.

Opbouw vermogenspositie:

Een zeevarendencentrum moet in staat worden gesteld een eigen reserve aan te leggen o.b.v. positief behaalde exploitatiebegroting. Dit zou gelijk kunnen staan aan het equivalent van de personeelskosten over 1 kalenderjaar. Per jaar moet een zeevarendencentrum in staat worden gesteld, eigen vermogen op te bouwen. Uitgangspunt hiervoor zou **15% per jaar** kunnen zijn om de vermogenspositie mee op te bouwen, zodat uiteindelijk een reserve is aangelegd om 1 jaar te kunnen overbruggen bij noodsituaties.

7.3.4 Financieren en organiseren welzijnswerk voor zeevarenden is samenwerken

Het organiseren, financieren en ontwikkelen van welzijnswerk voor zeevarenden is een kwestie van samenwerken. Een blik op de toekomst betekent dat alle belangenorganisaties beleid en uitvoering nadrukkelijker op elkaar moeten afstemmen. Rijksoverheid moet nationaal beleid opstellen – bijvoorbeeld in de maritieme strategie in samenspraak met de havenbedrijven, de NZC en de werkgevers- en werknemersverenigingen. De NZC is de verbindende factor in de welzijnsketen met zeevarendencentra in alle Nederlandse zeehavens en kan de leiding nemen in het opzetten van een nationale welzijnscommissie in lijn met het MLC, met een helder strategisch plan en financieringsplanning. In Rotterdam bestaat een welzijnscommissie, die momenteel functioneert als een financieringsvoorziening. Een stevige positie van het NZC in het bestuur van het RPWC kan de afstemming tussen beleid, financiering en uitvoering ter plaatse bij de zeevarendencentra ten goede komen.

8

Conclusies

Dit onderzoek heeft tot doel gehad een assessment uit te voeren naar de mate van structurele behoefte aan financiering van de benodigde faciliteiten om een goed welzijn van zeevarenden te kunnen blijven bieden. Deze faciliteiten concentreren zich rondom zeevarendencentra, maar hebben betrekking op de bredere dienstverlening aan welzijn en zorg voor zowel Nederlandse als niet-Nederlandse zeevarenden die onze zeehavens aandoen. Het is ook de pastorale en diaconale zorg, de scheepsbezoeken, onderdak bieden voor en na aflossing of gewoon een 'thuis ver weg van huis' bieden. Het werkgebied is in havens als Rotterdam en Amsterdam omvangrijk, wat een adequate dienstverlening complexer maakt. We hebben onderzocht in welke mate de faciliteiten in Nederland zich goed en gezond kunnen ontwikkelen om in die nodige welzijnsbehoefte van zeevarenden te voorzien. Met dit onderzoek presenteren we een actueel totaaloverzicht van het welzijnswerk door zeevarenden. De Nederlandse zeehavens ontvingen vòòr de coronapandemie jaarlijks 1 miljoen zeevarenden van Nederlandse en niet-Nederlandse nationaliteiten. Jaarlijks verschepen zij 590 miljoen ton aan goederen. Daarmee zijn zij van cruciaal belang voor de Nederlandse positie als **draaischijf voor internationale handel en energie**. Voor de coronapandemie lag het bezoekersaantal bij centra voor zeevarenden rond de 30.000 en bezochten de geestelijk verzorgers naar schatting 3.000 schepen. Het corona-effect is scherp zichtbaar in 2020 en 2021 en lijkt zich in 2022 te herstellen.

We komen tot de volgende conclusies:

- Veel betrokkenen beschrijven een zekere **zeeblindheid**, een vervreemding ten aanzien van de zeevarende. Het zeevarendenberoep lijkt een vergeten en verkeerd begrepen beroepsgroep. Zij zijn onzichtbaar geworden in het straatbeeld van de havenstad. Het gevolg hiervan is dat de positie van de zeevarende is gemarginaliseerd tot een radertje in het grote geheel van wereldwijde waardeketens. Schaalvergroting, veiligheidsvoorschriften en de geografische verwijdering van haven en stad maken dat zeevarenden afhankelijk zijn van derden om zich vrij te bewegen of zich te ontspannen aan de wal tijdens kort verlof. Niettemin zijn zij onmisbaar voor de Nederlandse zeehavens en hun posities als knooppunten van internationale handel en energievoorziening.
- De behoefte voor **kwalitatief goede welzijnsvoorzieningen** in de Nederlandse zeehavens onder zeevarenden is groot. Zeevarenden kunnen tijdens hun werk op schepen emoties van **stress, sociale isolement** en **geestelijke gezondheidsklachten** ondervinden. De diensttijden van 6 tot 9 maanden en zelfs maximaal 11 maanden voor internationale zeevarenden zijn lang en kunnen tot uitzichtloosheid leiden met alle mogelijke gevolgen van dien. Door de coronapandemie werden zeevarenden sterk in hun vrijheid beperkt door het steeds verlengen van hun contracttijd en het uitblijven van aflossing. Dat probleem is in Nederland adequaat opgepakt door goede samenwerking van alle belanghebbenden. Echter, op het moment van schrijven zijn in veel landen en vlagstaten de beperkingen nog niet opgeheven, wat betekent dat onder zeelieden de behoefte groot is om even aan de wal en onder de mensen te kunnen zijn. Daarbij merken wij op dat rederijen en havenoverslagbedrijven nog steeds zeer voorzichtig zijn om 'shore leave' toe te staan.
- Het Internationale Maritieme Arbeidsverdrag (MLC) wordt ook wel eens de '**Bill of Rights**' van zeevarenden genoemd en beschrijft de basisrechten, basisbeginselen en basisverplichtingen van verdragsleden ten aanzien van arbeidsomstandigheden en zorg voor welzijn van zeevarenden. Een verdragslid dient te verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn. Van verdragsleden wordt verwacht dat zij de welzijnsvoorzieningen in havens dienen te **bevorderen** en daarnaast **welzijnsraden instellen** die de **kwaliteit doorlichten** en **waarborgen**. Het MLC-verdrag geeft leidraden voor financiële steun, die in samenspraak met belanghebbenden beschikbaar dienen te worden gesteld.

- In Nederland is ervoor gekozen de uitvoering van het welzijnswerk van de MLC op gemeentelijk niveau plaats te laten vinden. In de praktijk zijn het de havenbedrijven die welzijnsvoorzieningen in hun zeehavengebied op hun eigen wijze ondersteunen. Rotterdam is de enige zeehaven waar een welzijnscommissie is ingesteld, dat in de praktijk functioneert als een **financieringsvoorziening**. Ook constateren wij een discrepantie tussen definitie en uitvoering ten aanzien van de allocatie van zeehavengelden, zoals dat wordt vermeld in de algemene voorwaarden van de zeehavengelden. In andere havens onderhouden de centra voor zeevarenden constructieve relaties met de havenbedrijven aldaar met in elke haven andere afspraken over sponsoring. Landelijk ontbreekt er een mechanisme dat de kwaliteit waarborgt en een ontwikkelperspectief biedt voor de toekomst.
- Een aantrekkelijk zeevarendencentrum staat op een aantal funderingslagen: **institutionele inbedding, financiële stabiliteit, professionele organisatie** en een **aantrekkelijk dienstenaanbod**. Welzijnswerk gaat verder dan alleen de **locatie**: het **verzorgingsgebied** strekt zich over een groot geografisch gebied uit, want zeevarenden moeten vrijwel in alle havens gehaald en gebracht worden. Dit heeft ook met veiligheidsvoorschriften op overslagterminals te maken. Ook de samenwerking met pastorale c.q. **geestelijke zorg** in de vorm van scheepsbezoeken en vieringen is fundamenteel aan het welzijnswerk.
- Op basis van een gap-analyse concluderen wij dat de voorzieningen op een **aantal locaties niet toereikend zijn**. De dienstverlening is in de loop van 2021 weer opgepakt en lijkt weer op het niveau te komen van voor de coronapandemie. Twee zeevarendencentra zijn nog gesloten – Terneuzen door verhuizing en Schiedam door reorganisatie – maar ook deze lijken binnen afzienbare tijd weer open te gaan. Ondanks de toewijding en bevoegenheid leunen de welzijnsorganisaties zwaar op vrijwilligers. Echter, het ontbreekt in zijn algemeenheid aan **stabiliteit** en **professionaliteit**. Dit vertaalt zich in een aantal knelpunten en tekortkomingen, zie hiervoor Tabel 30. Professionalisering van de organisatie door beroepskrachten zou een sterke kwaliteitsverbetering van zorg en uitbreiding van dienstverlening kunnen opleveren.
- In het Rotterdamse havengebied, dat zich uitstrekt van de Maasvlakten tot en met Dordrecht zijn de **welzijnsvoorzieningen niet op peil**. Belangrijke havengebieden zoals de Botlek, maar ook de havens dicht bij de stad worden niet bereikt omdat enerzijds de locatie van Flying Angel tijdelijk is gesloten. Anderzijds zijn de transportmiddelen niet toereikend om de afstand te overbruggen die nodig is om zeevarenden te halen en te brengen naar de locatie Oostvoorne. De ontwikkeling en beheer van de zeehaven van Dordrecht valt ook onder het Havenbedrijf Rotterdam. We constateren dat daar ook behoefte is voor een centrum voor zeevarenden.
- De wijze waarop Nederland als verdragstaat van de MLC heeft gemeend het welzijnswerk voor zeevarenden over te laten aan lagere overheden, heeft geen positief effect gehad op de staat en kwaliteit van de centra dient te worden herzien. Decentralisatie van beleid, financiering en uitvoering heeft geleid tot centra die zich gedragen volgens de principes van de markt, maar voor een groot deel op vrijwilligers leunen. We concluderen dat een centrum voor zeevarenden geen bedrijfsmodel is, dat op eigen middelen kan renderen. Het bieden van een ‘thuis ver van huis’ is een **publiek goed**, waarmee een algemeen nut wordt gediend, namelijk die voor Nederlandse en niet-Nederlandse zeevarenden. Deze constatering is de basis voor het financieringsmodel dat we hebben opgesteld dat de randvoorwaarden moet bieden voor een gezonde financiële huishouding en uitvoering. Ook als we terugkijken in het verleden zien we die bestuurlijke lijnen tussen havenmeester – vanuit het nautisch belang van veiligheid – en centra voor zeevarenden terug. In de regel ziet de **havenmeester** toe op de zeevarendencentra. Deze **bestuurlijke verankering** bij havenbedrijven ondersteunt onze conclusie dat centra voor zeevarenden het **publieke belang** dienen.

- Er is behoefte aan structurele financiële ondersteuning voor de organisatie van het welzijnswerk in zeevarendencentra. Wij stellen dat een stabiele organisatie zou moeten draaien op beroepskrachten, zijnde een operationeel coördinator, een financiële manager. Zij sturen een netwerk van vrijwilligers aan en kunnen daarnaast ook aanvullende fondsen werven. Daarnaast dient er een geestelijk verzorger te zijn die het zeevarendencentrum als uitvalsbasis gebruikt voor scheepsbezoeken. De structurele financiering zou minimaal deze personeelskosten moeten dekken, wat gelijk staat aan ongeveer 70% van de vaste kosten. In ons financieringsmodel hebben we dit becijferd op EUR 216.000 per zeemanshuis, waarbij een zeevarendencentrum elke dag open kan zijn. Verder zijn transportmiddelen cruciaal in de bedrijfsvoering van een centrum voor zeevarenden. Het aantal transportmiddelen verschilt per zeehavengebied vanwege de **geografische spreiding van terminals en kades** waar de schepen zijn afgemeerd.
- Voorts stellen wij dat de financiering en organisatie van welzijnswerk een kwestie is van samenwerken. Als we het geheel van welzijnsvoorzieningen in beschouwing nemen, ontbreekt het aan een gezamenlijke visie, maar ook landelijke structuur om kwaliteit te waarborgen en een gezamenlijk ontwikkelperspectief te bieden. In die landelijke structuur kan de Nederlandse Zeevarenden Centrale een verbindende factor zijn in de welzijnsketen. Voor Rotterdam bestaat er al een welzijnscommissie, waar wij van mening zijn dat het NZC zich stevig kan positioneren in of ten opzichte van het bestuur ten behoeve van de aansluiting bij de landelijke structuur en beleid van welzijnsvoorzieningen. Zo kan ook het Rotterdam Port Welfare Committee zich zelfstandig blijven ontwikkelen.
- Er is behoefte aan aanvullende en structurele ondersteuning voor welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden. Wij stellen dat een stabiele organisatie zou moeten draaien op beroepskrachten, zijnde minimaal een **operationeel coördinator**, een **financiële manager** en een **geestelijk verzorger**. Zij sturen een netwerk van vrijwilligers aan en kunnen daarnaast ook aanvullende fondsen werven. De structurele financiering zou deze **personeelskosten moeten dekken**, wat gelijk staat aan ongeveer 70% van de vaste kosten, volgens ons financieringsmodel. In ons financieringsmodel hebben we dit becijferd op EUR 216.000⁷ per zeevarendencentrum, waarbij een zeevarendencentrum elke dag open kan zijn. Verder zijn **transportmiddelen** cruciaal in de bedrijfsvoering van een zeevarendencentrum. Het aantal transportmiddelen verschilt per zeehavengebied vanwege de geografische spreiding van terminals en kades waar de schepen zijn afgemeerd.
- Hoe moet die structurele financiering worden opgebracht? Wanneer de zeehavens zich ook scharen achter het publieke belang van welzijnsvoorzieningen zou een **50/50 verdeelsleutel een adequate invulling** zijn van **leidraad 4.4.4** van de MLC. Ook een havenmeester zal de publieke taak van een zeevarendencentrum niet ter discussie stellen. Zeehavengelden zijn de geschikte financiële middelen van waaruit welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden kunnen worden gefinancierd. Reders zijn gebaat bij welzijnsvoorzieningen aan de wal voor haar werknemers. **Per zeehaven** zal moeten worden gekeken in welke mate callgelden hiertoe (kunnen) worden aangewend en in lijn liggen met deze **verdeelsleutel voor structurele financiering**.

⁷ Op basis van CAO-salarisschalen 2022

Haven	2018	2019	2020	2021	2022 *
Rotterdam (incl. Dordrecht)					
Aantal zeeschepen	27.452	27.546	26.342	26.890	18.796
Aantal bemanningsleden	620.574	669.405	560.389	580.454	444.107
Bezoekers zeevarendencentra	4.000	4.000	500	1.000	4.000
Scheepsbezoeken PKN	0	0	1.200	1.200	500
Scheepsbezoeken MtS	364	474	394	501	416
Moerdijk					
Aantal zeeschepen	1.745	1.659	1.618	1.746	1.268
Aantal bemanningsleden	18.988	18.252	17.636	20.605	14.274
Bezoekers zeevarendencentra	506	570	183	50	65
Scheepsbezoeken	100	100	150	150	60
North Sea Ports					
Aantal zeeschepen	6.169	6.194	5.967	5.938	3.037
Aantal bemanningsleden	67.859	68.134	65.637	65.318	33.407
Bezoekers zeevarendencentra	11.155	11.494	2.913	2.828	3.329
Scheepsbezoeken	1.203	1.260	981	1037	641
Amsterdam					
Aantal zeeschepen	7.445	7.490	6.500	7.464	3.989
Aantal bemanningsleden	294.437	275.833	115.950	138.646	124.288
Bezoekers zeevarendencentra	13.321	15.370	3.234	1.351	3.943
Scheepsbezoeken	1021	1093	778	1323	500
Groningen					
Aantal zeeschepen	3.784	2.815	1.797	1.660	1.460
Aantal bemanningsleden	75.953	55.952	31.210	23.924	22.911
Bezoekers zeevarendencentra	19.737	8.541			
Scheepsbezoeken	500	532	90	174	214
Totaal Nederlandse zeehavens					
Aantal zeeschepen	46.595	45.704	42.224	43.698	28.550
Aantal bemanningsleden	1.077.811	1.087.576	790.822	828.947	638.987
Bezoekers zeevarendencentra	29.482	31.966	6.920	5.403	11.551
Scheepsbezoeken	2.824	2.985	3.199	3.884	1.915

Tabel 31: Scheepsaanlopen, bemanningsleden, scheepsbezoeken en bezoekers aan zeevarendencentra per haven. *) tot en met september 2022

Gebruikte bronnen

Literatuur en rapporten

Adriaanse van der Weel Advocaten (19 augustus 2020) inzake St. Welzijn Zeevarenden Rotterdam: advies Maritiem Arbeidsverdrag welzijnsvoorzieningen haven Rotterdam, dossier 2200147.

Centraal Bureau voor de Statistiek (9 september 2022) 'Zeevaart; overgeslagen gewicht, zeehaven, vervoerstream, soort lading. <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/82850NED>

Deutscher Bundestag. (2019). Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Otto Fricke, Christian Dürr, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP - Finanzierung der in Deutschland und im Ausland stationierten deutschen Seemannsmissionen. Drucksache 19/13067.

Erasmus UPT (2021). 'Havenmonitor 2021'. <https://havenmonitor.nl/onewebmedia/Havenmonitor>

Gemeenteraad Antwerpen. (2013). Besluit Toegestane lening - BVBA Antwerp Harbour Hotel financiering renovatie Antwerp DocksHotel. Leningovereenkomst – Goedkeuring. Dossiernummer: 2013_GR_00848.

Hafen Hamburg. (2022a). *Hafen Hamburg*. Geraadpleegd van <https://www.hafen-hamburg.de/en/homepage/> op 5 oktober 2022.

Hafen Hamburg. (2022b). *Europe's largest rail port*. Geraadpleegd van <https://www.hafen-hamburg.de/en/transportation/rail/> op 5 oktober 2022.

Haven van Antwerpen-Zeebrugge. (2022a). *Haven van Antwerpen-Brugge, wereldhaven*. <https://www.portofantwerpbruges.com/nl/onze-haven/wereldhaven> op 5 oktober 2022.

Haven van Antwerpen-Zeebrugge. (2022b). *Waar kan ik een kaart van de haven of een havenkaart van Antwerpen of Zeebrugge vinden?* Geraadpleegd van <https://www.portofantwerpbruges.com/faq/waar-kan-ik-een-kaart-van-de-haven-een-havenkaart-van-antwerpen-zeebrugge-vinden> op 5 oktober 2022.

International Labour Organisation (ILO). (2006). *Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006)*. Geraadpleegd van https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_763684/lang--en/index.htm

International Chamber of Shipping (2021) *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Geraadpleegd 21 oktober 2022 <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Neptune-Declaration-on-Seafarer-Wellbeing-and-Crew-Change.pdf>

Kahveci, E. (2010) *Port-based welfare workers for seafarers; summary report 2020*, ISBN 978-1-906182-06-9.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2020) 'Trends en de Nederlandse Zeevaart'. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Geraadpleegd van www.kimnet.nl

Kolk & Van Tulder (2010) 'International business, corporate social responsibility and sustainable development' in *International Business Review*, Vol. 19, no.1, pp.119-125. Beschikbaar via SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1522732>

Lee, R. (2013) *The seafarers' urban world: a critical review*, *International Journal of Maritime History*, vol. 25, no.1, pp 23-64. DOI 10.1177/084387141302500103

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008) Zeevaartbeleid; brief staatssecretaris inzake aanbieding van de Beleidsbrief Zeevaart 'Verantwoord varen en een vitale vloot', KST117328, kenmerk: 31409, nr. 1 Geraadpleegd van <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3ubev3s6y5>

Mission to Seafarers. (2022). *Over ons*. Geraadpleegd van <https://www.missiontoseafarers.nl/us/> op 14 oktober 2022.

Mission to Seafarers (2022) 'Seafarers Happiness Index Quarter 2 2022', London, UK

Nederlandse Zeevarendencentrale (2022). *Protestants Koopvaardijwerk Amsterdam*. Geraadpleegd van <https://www.zeevarendencentrale.nl/protestants-koopvaardijwerk-amsterdam/> op 25 oktober 2022.

Oudenaarden, J. en Vroegindeweyj, R. (2006). In veilige haven, 150 jaar zeemanshuizen in Rotterdam 1856-2006). Nr. 162, Stichting Historische Publicaties Rotterdamum.

Port of Moerdijk. (2022). *Scheepvaart: zeemanshuis*. Geraadpleegd van <https://www.portofmoerdijk.nl/scheepvaart/zeevaart/zeemanshuis/> op 5 oktober 2022.

Seamensclub Amsterdam. (2022). *Gallery*. Geraadpleegd van https://www.google.com/search?q=amsterdam+zeemanshuis&source=lmns&bih=764&biw=1440&hl=nl&sa=X&ved=2ahUKEwilkOLk5836AhVzkv0HHah1A3cQ_AUoAHoECAEQAA op 6 oktober 2022.

Seamensclub Terneuzen. (2022). *Informatie*. Geraadpleegd van <http://www.seamensclubterneuzen.nl/nl/brochure/> op 14 oktober 2022.

Sampson, H., Turgo, N., Cadge, W., Gilliat-Ray, S. & Smith, G. (2022): 'Overstretched and under-resourced': the corporate neglect of port welfare services for seafarers, *Maritime Policy & Management*, DOI: 10.1080/03088839.2022.2084788

Siddiqui, J. & Uddin, S. (2016) 'Human rights disasters, corporate accountability and the state; lessons learned from Rana Plaza, in *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, vol. 29 no. 4, pp. 679-704.

Smith, A., & P. Allen. (2006). *Seafarer Fatigue*. The Cardiff Research Programme.

Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2005-2006 (30 mei 2006), kamerbrief 29427 'ILO Verdragen'.

Tweede Kamer der Staten-Generaal. (2010). Goedkeuring van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93). *Kamerstukken II, 2010/11, 32 535 (R1923)*, nr. 3, p. 18.

Van Tulder, R. & Pfisterer, S. (2013), *Creating Partnering Space; exploring the right fit for sustainable development partnerships in Social Partnerships and Responsible Business*

Van Tulder, R., Tilburg, R. Da Rosa, A. & Francken, M. (2013), *Managing the transition to a sustainable enterprise*. <https://doi.org/10.4324/9781315879956>.

Van Voss. (2007). Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006. *Universiteit Leiden, afdeling Sociaal Recht*, p. 48-55.

Zeemanshuis Eemshaven. (2022). *Seafarers Mission Eemshaven*. Geraadpleegd van <https://www.zeemanshuiseemshaven.nl> op 6 oktober 2022.

Zhao, M., Zhang, P. & He, G. (2021) Port-based welfare services for seafarers in Chinese ports: their roles, changes and challenges in *Marine Policy* 130, DOI 10.1016/j.marpol.2020.104190

Nieuwsartikelen en websites

ITF Seafarer's Trust (11 January 2021) 'All at sea: half a million seafarers stranded by the pandemic – in pictures' in *The Guardian*. Geraadpleegd: 20 oktober 2022

Kik, L. (18 februari 2021) 'In gesprek met Havenvrouw van het Jaar Annet Koster', in *Maritiem Nederland* 1. Geraadpleegd 19 oktober 2022. <https://www.maritiemnederland.com/artikelen/maritiem-achtergrond/in-plaats-van-dingen-in-stilte-te-regelen-gaan-we-actief-de-boer-op>

NRC (2022), Dossier Groningse Gaswinning, <https://www.nrc.nl/dossier/groningse-gaswinning/>, bezocht 17 oktober 2022.

NZC (2022), De Nederlandse Zeevarendencentrale. Geschiedenis, <https://www.zeevarendencentrale.nl/geschiedenis/>, geraadpleegd 20 oktober 2022

Van der Vlis, I. (2022) 'een klein stukje Noorwegen in Nederland. De Noorse Zeemanskerk in Rotterdam' geraadpleegd 20 oktober 2022, <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/sjomanskirken-in-rotterdam/>

Appendix 1: Overzicht scheepsbewegingen

A1.1 Overzicht scheepsbewegingen Rotterdam

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021	2022
1 Maasvlakte-Europoort	13.765	13.654	13.219	13.245	9.142
Baggerschip	31	55	40	141	176
Containerschip	5.977	5.807	5.640	5.111	3.112
Droge Bulk	673	639	511	659	488
General Cargo	725	754	847	857	726
Overig	422	417	450	512	446
Passenger/Ro-Ro	1.449	1.436	1.417	1.426	965
Ro-Ro	958	980	899	966	664
Tanker	3.530	3.565	3.414	3.572	2.564
Vehicles carrier		1	1	1	1
2 Botlek	7.752	7.716	7.537	7.615	5.252
Baggerschip	3	5	6	2	2
Containerschip	159	200	213	206	108
Droge Bulk	168	161	142	187	161
General Cargo	858	907	789	768	516
Overig	108	131	118	92	81
Passenger/Ro-Ro	3	1	3	1	1
Ro-Ro	2.373	2.280	2.300	2.299	1.620
Tanker	3.896	3.859	3.807	3.901	2.648
Vehicles carrier	184	172	159	159	115
3 Stad	4.774	4.992	4.483	4.927	3.648
Baggerschip	26	32	46	37	26
Containerschip	1.004	1.143	871	968	823
Droge Bulk	116	137	161	144	137
General Cargo	2.458	2.546	2.314	2.402	1.617
Overig	680	626	565	649	476
Passenger ship		1		1	1
Passenger/Ro-Ro	2		1	4	3
Ro-Ro	105	97	89	226	206
Tanker	382	402	434	494	359
Vehicles carrier	1	8	2	2	

4 Dordrecht	931	1.012	1.055	1.069	702
Baggerschip	18	14	15	22	12
Containerschip	4	3	2	1	
Droge Bulk	30	29	37	38	22
General Cargo	509	578	581	536	332
Overig	188	206	216	228	143
Passenger/Ro-Ro				1	
Tanker	182	182	204	243	193
5 Moerdijk	1.745	1.659	1.618	1.746	1.268
Baggerschip	9	8	16	13	9
Containerschip	605	570	615	879	581
Droge Bulk	42	37	43	39	39
General Cargo	693	659	639	458	399
Overig	25	30	37	27	32
Ro-Ro			1		1
Tanker	371	355	267	330	207
Onbekend	161	72	8		
Baggerschip		1			
Droge Bulk	1	2			
General Cargo	149	61	8		
Overig	10	8			
Tanker	1				
Grand Total	29.128	29.105	27.920	28.602	20.012

A1.2 Overzicht scheepsbewegingen landelijke havens

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021	2022
1 Amsterdam	7.445	7.490	6.500	7.464	3.989
General cargo	3.135	2.961	2.679	2.964	1.425
Tankers	2.190	2.314	2.091	2.040	1.082
Bulk	664	712	591	624	344
Passagier	576	514	251	371	226
Bagger	258	291	377	430	337
Anders	622	698	511	1.035	575
2 Groningen - Eemshaven	3.784	2.815	1.797	1.660	1.460
General cargo	779	424	538	595	349
Tankers	39	30	18	21	15
Bulk	59	48	27	36	214
Passagier	10	4	2	5	4
Bagger	254	99	142	94	60
Anders	2.643	2.210	1.070	909	818
3 North Sea Port	6.169	6.194	5.967	5.938	3.037
Vlissingen	4.015	4.049	3.795	3.758	2.020
Terneuzen	2.154	2.145	2.172	2.180	1.017
Grand Total	17.398	16.499	14.264	15.062	8.486

Appendix 2: Overzicht bemanningsleden per zeehavengebied

A2.1 Overzicht bemanningsleden Rotterdam

Zeehavengebied/ scheepstype	2018	2019	2020	2021	2022
1 Maasvlakte-Europoort	371.162	372.217	356.177	356.180	253.497
Baggerschip	386	771	425	2.824	4.386
Containerschip	110.314	108.484	104.933	96.800	60.034
Droge Bulk	13.737	13.172	10.426	13.502	10.033
General Cargo	7.535	7.445	9.177	9.140	9.413
Overig	10.000	13.149	15.920	11.422	15.473
Passenger/Ro-Ro	141.865	141.060	131.233	132.126	90.940
Ro-Ro	17.963	18.448	18.877	21.203	14.194
Tanker	69.362	69.670	65.173	69.143	49.011
Vehicles carrier		18	13	20	13
2 Botlek	128.900	128.870	127.567	130.919	93.038
Baggerschip	12	55	43	34	21
Containerschip	1.923	2.336	2.631	2.707	1.352
Droge Bulk	3.339	3.184	2.832	3.755	3.155
General Cargo	7.727	7.992	7.091	6.779	4.533
Overig	1.938	1.248	1.186	1.201	1.224
Passenger/Ro-Ro	162	70	195	48	50
Ro-Ro	48.258	48.548	49.758	51.209	37.839
Tanker	62.122	62.187	60.874	62.338	42.712
Vehicles carrier	3.419	3.250	2.957	2.848	2.152
3 Stad	58.645	60.661	52.682	62.761	46.145
Baggerschip	329	387	536	453	422
Containerschip	16.221	18.045	12.511	14.030	12.009
Droge Bulk	2.258	2.713	3.052	2.761	2.670
General Cargo	21.509	21.650	19.869	21.091	14.569
Overig	9.962	9.502	7.794	11.563	6.401
Passenger ship		24		28	28
Passenger/Ro-Ro	102		28	111	101
Ro-Ro	1.366	1.240	1.107	4.018	3.699
Tanker	6.883	6.963	7.747	8.669	6.246
Vehicles carrier	15	137	38	37	

4 Dordrecht	7.991	8.720	9.289	9.548	6.532
Baggerschip	119	55	133	157	59
Containerschip	47	40	23	14	
Droge Bulk	587	589	717	741	423
General Cargo	4.017	4.655	4.676	4.327	2.793
Overig	845	910	926	970	568
Passenger/Ro-Ro				1	
Tanker	2.376	2.471	2.814	3.338	2.689
5 Moerdijk	18.988	18.252	17.636	20.605	14.274
Baggerschip	101	113	137	93	68
Containerschip	6.643	6.314	7.504	11.071	7.153
Droge Bulk	468	458	415	482	467
General Cargo	6.224	5.879	5.607	4.154	3.601
Overig	312	352	302	202	210
Ro-Ro			11		17
Tanker	5.240	5.136	3.660	4.603	2.758
Onbekend	1.186	602	63		
Baggerschip		5			
Droge Bulk	6	18			
General Cargo	1.012	433	63		
Overig	153	146			
Tanker	15				
Grand Total	586.872	589.322	563.414	580.013	413.486

A2.2 Overzicht bemanningsleden landelijke zeehavens

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021	2022
1 Amsterdam	294.437	275.833	115.950	138.646	124.288
General cargo	29.312	28.011	25.558	28.306	13.509
Tankers	38.632	41.120	38.161	36.904	19.779
Bulk	15.836	14.788	12.506	13.185	7.313
Passagier	193.789	173.819	24.729	36.859	68.815
Bagger	2.593	2.913	3.740	5.973	6.103
Anders	14.275	15.182	11.257	17.419	8.769
2 Groningen - Eemshaven	75.953	55.952	31.210	23.924	22.911
General cargo	7.284	4.011	5.133	5.682	3.309
Tankers	688	533	329	380	274
Bulk	1.407	997	571	761	4.550
Passagier	3.364	1.353	197	497	1.218
Bagger	2.553	991	1.409	1.306	1.087
Anders	60.657	48.068	23.572	15.298	12.475
3 North Sea Port	58.645	60.661	52.682	62.761	46.145
Vlissingen	44.165	44.539	41.745	41.338	22.220
Terneuzen	23.694	23.595	23.892	23.980	11.187
Grand Total	429.035	392.446	199.842	225.331	193.344

Appendix 3: Lijst van geïnterviewde personen

Interviews zijn gehouden in de periode 1 juli 2022 tot en met 27 oktober 2022.

#	Organisatie	Haven	Naam	Functie
1	Stichting Zeemanswelvaren Amsterdam	Amsterdam	Jurriaan Blom Ton Pollé	Voorzitter Penningmeester
2	Deutsches Seemannsheim Amsterdam	Amsterdam	Hans-Gerhard Rohde	Missionaris
3	Antwerp Harbour Hotel	Antwerpen	Marc Schippers	Havenpastoor, manager van Sailor's Society
4	Seafarers Mission Eemshaven	Groningen	Gerrit Mendels	Bestuur
5	Deutsche Seemannsmission Hamburg- Altona	Hamburg	Fiete Sturm	Leidinggevende, seemannsdiakon
6	Duckdalben club	Hamburg	Jörn Hille	Seemannsdiakon
7	Stella Maris – Katholische Seemannsmission	Hamburg	Monica Döring	Leidinggevende
8	Finnische Seemannskirche	Hamburg	Matti Rintamäki	Sozialberater
9	Dänische Seemannskirche	Hamburg	Sune Haubek	Seemannspastor
10	Moerdijk Centrum voor Zeevarenden	Moerdijk	Abe van Dam Ruud Hopma	Vrijwilligers
11	Seaman's Club Terneuzen	North Sea Ports	Tom van den Broecke	Managers
12	Zeemanshuis Vlissingen	North Sea Ports	Marianne Kloosterboer	Bestuur
13	North Sea Ports	North Sea Ports	Edwin Evenhuis	Public Affairs and Corporate
14	Sea Health & Welfare Brielle	Rotterdam	Belinda Hoff	Hoofd locatie
15	PKWR / Rotterdam Port Welfare Committee	Rotterdam	Helene Perfors	Havenpastoor
16	Deltalinqs / Rotterdam Port Welfare Committee	Rotterdam	Bas Janssen	Directeur
17	International Seafarer's Centre The Bridge	Rotterdam	Marco Benedict	Coördinator
18	International Seafarer's Centre The Bridge	Rotterdam	Bernt Koning	Voorzitter
19	Spiritension	Rotterdam	Toon van de Sande	Advisory Board Member at Human Rights at Sea
20	Stichting Zeevarendenwelzijn	Rotterdam	Arend Boer	Voorzitter
21	Divisie Havenmeester / Port Welfare Committee	Rotterdam	Ingrid Römers	Bestuur
21	Vessel Support Services	Rotterdam	Ruud Meuldijk	General Manager
22	Flying Angel	Rotterdam	Dennis Woodward	Havenpastoor

Appendix 4: Lijst van afkortingen

Afkorting	Beschrijving
DSM	Deutsche Seemannsmission
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
ILO	Internationale Arbeidsverdragsorganisatie
ITF	International Transport Federation
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IZA	Internationaal Zeemanshuis Antwerpen
MLC	Maritime Labour Convention
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (Antwerpen)
PKN	Protestantse Kerk Nederland
PKWA	Protestants Koopvaardijwerk Amsterdam
RPWC	Rotterdam Port Welfare Committee
SPKR	Stichting Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
UNCTAD	VN-Conferentie inzake Handel en Ontwikkeling
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning
WHO	Wereld Gezondheidsorganisatie

Appendix 5 Financiële overzichten per zeevarendencentrum (2019-2021)

A5.1 Seamen's Centre The Bridge, Oostvoorne

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 2.332	-€ 28.128	-€ 37.246
Donaties	€ 59.373	€ 98.887	€ 83.153
Havenbedrijf	€ 56.250	€ 0	€ 0
Callgelden	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal inkomsten	€ 117.955	€ 70.759	€ 45.907
Personeelskosten	€ 60.311	€ 3.398	€ 3.228
Huisvesting	€ 25.960	€ 16.866	€ 19.757
Kantoorkosten	€ 6.382	€ 6.840	€ 4.305
Transport	€ 10.952	€ 8.409	€ 7.736
Algemene kosten	€ 7.486	€ 5.685	€ 7.324
Overig	€ 0	€ 0	€ 0
Afschrijvingen	€ 11.205	€ 11.413	€ 9.739
Totaal uitgaven	€ 122.296	€ 52.611	€ 52.089
Saldo	-€ 4.341	€ 18.148	-€ 6.182

A5.2 Seamen's Centre Flying Angels, Schiedam

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 25.457	€ 12.799	€ 1.382
Donaties	€ 0	€ 34.999	€ 20.993
Havenbedrijf	€ 0	€ 0	€ 0
Callgelden	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal inkomsten	€ 25.457	€ 47.798	€ 22.375
Personeelskosten	€ 0	€ 0	€ 0
Huisvesting	€ 23.408	€ 0	€ 0
Kantoorkosten	€ 0	€ 1.583	€ 438
Transport	€ 3.009	€ 1.709	€ 3.908
Algemene kosten	€ 0	€ 3.908	€ 14.625
Overig	€ 265	€ 5.561	€ 37
Afschrijvingen	€ 36.157	€ 2.300	€ 4.599
Totaal uitgaven	€ 62.839	€ 15.061	€ 23.607
Saldo	-€ 37.382	€ 32.737	-€ 1.232

A5.3 Seamen's Centre Amsterdam

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 140.468	€ 29.747	€ 9.696
Donaties	€ 11.666	€ 21.914	€ 22.039
Havenbedrijf	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
Callgelden	€ 25.283	€ 31.338	€ 22.790
Totaal inkomsten	€ 257.417	€ 162.999	€ 134.525
Personeelskosten	€ 187.487	€ 112.722	€ 92.917
Huisvesting	€ 21.173	€ 14.939	€ 12.984
Kantoorkosten	€ 27.561	€ 22.625	€ 28.863
Transport	€ 15.536	€ 4.126	€ 2.417
Algemene kosten	€ 2.662	€ 608	€ 441
Overig	€ 278	€ 0	€ 0
Afschrijvingen	€ 4547	€ 4368	€ 5476
Totaal uitgaven	€ 254.697	€ 155.020	€ 137.622
Saldo	-€ 1.827	€ 3.611	-€ 8.573

A5.4 Seafarers Mission Eemshaven

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 68.094	€ 8.320	€ 7.755
Donaties	€ 52.977	€ 27.203	€ 46.832
Havenbedrijf			
Callgelden	€ 8.362	€ 7.636	€ 7.873
Totaal inkomsten	€ 129.433	€ 43.159	€ 62.460
Personeelskosten	€ 38.559	€ 21.800	€ 15.428
Huisvesting	€ 5.771	€ 2.814	€ 6.788
Kantoorkosten	€ 0	€ 0	€ 0
Transport	€ 4.312	€ 3.434	€ 1.997
Algemene kosten	€ 22.734	€ 16.430	€ 10.320
Overig	€ 920	€ 663	€ 366
Afschrijvingen	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal uitgaven	€ 72.296	€ 45.141	€ 34.899
Saldo	€ 57.137	-€ 1.982	€ 27.561

A5.5 Moerdijk Centrum voor Zeevarenden

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 0	€ 0	€ 0
Donaties	€ 895	€ 2.430	€ 4.000
Havenbedrijf	€ 2.000	€ 1.000	€ 1.500
Callgelden	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal inkomsten	€ 2.895	€ 3.430	€ 5.500
Personeelskosten	€ 750	€ 1.000	€ 1.000
Huisvesting	€ 1.800	€ 2.116	€ 2.250
Kantoorkosten	€ 0	€ 0	€ 2.200
Transport	€ 42	€ 0	€ 0
Algemene kosten	€ 0	€ 0	€ 0
Overig	€ 155	€ 155	€ 155
Afschrijvingen	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal uitgaven	€ 2.747	€ 3.271	€ 5.605
Saldo	€ 148	€ 159	-€ 105

A5.6 North Sea Ports

A5.6.1 Seaman's Club Terneuzen

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 24.458	€ 4.416	€ 721
Donaties	€ 77.505	€ 73.065	€ 67.212
Havenbedrijf	€ 40.002	€ 40.002	€ 40.002
Callgelden	€ 10.846	€ 10.328	€ 10.999
Totaal inkomsten	€ 152.811	€ 127.811	€ 118.934
Personeelskosten	€ 100.207	€ 90.142	€ 74.595
Huisvesting	€ 31.266	€ 29.868	€ 16.852
Kantoorkosten	€ 0	€ 8.934	€ 7.067
Transport	€ 7.090	€ 403	€ 559
Algemene kosten	€ 0	€ 0	€ 0
Overig	€ 9.428	€ 0	€ 0
Afschrijvingen	€ 2.375	€ 0	€ 0
Totaal uitgaven	€ 150.366	€ 129.347	€ 99.073
Saldo	€ 2.445	-€ 1.536	€ 19.861

A5.6.2 The Mission to Seafarers Vlissingen

Inkomsten	2019	2020	2021
Eigen inkomsten	€ 24.458	€ 4.416	€ 721
Donaties	€ 77.505	€ 73.065	€ 67.212
Havenbedrijf	€ 40.002	€ 40.002	€ 40.002
Callgelden	€ 10.846	€ 10.328	€ 10.999
Totaal inkomsten	€ 152.811	€ 127.811	€ 118.934
Personeelskosten	€ 100.207	€ 90.142	€ 74.595
Huisvesting	€ 31.266	€ 29.868	€ 16.852
Kantoorkosten	€ 0	€ 8.934	€ 7.067
Transport	€ 7.090	€ 403	€ 559
Algemene kosten	€ 0	€ 0	€ 0
Overig	€ 9.428	€ 0	€ 0
Afschrijvingen	€ 2.375	€ 0	€ 0
Totaal uitgaven	€ 150.366	€ 129.347	€ 99.073
Saldo	€ 2.445	-€ 1.536	€ 19.861

Appendix 6: Verantwoording onderzoek

De stapsgewijze aanpak van het onderzoek was als volgt:

- Aan de hand van literatuuronderzoek is een theoretisch kader voor de organisatie van welzijnsorganisaties voor zeevarenden gecreëerd. Diverse concepten, zoals de wettelijke basis, zeeblindheid en verantwoord ondernemen zijn hierbij aan bod gekomen en vormen de basis voor het identificeren van de behoeften van zeevarenden. Op basis van interviews kon een overzicht van de behoeften van zeevarenden verder uitgediept en geconcretiseerd worden.
- Interviews zijn uitgevoerd in de periode van 1 juli 2022 tot en met 15 oktober 2022 en hadden een semigestructureerd karakter. De twee hoofdonderwerpen waren behoeften van zeevarenden en de financiële structuur van de faciliteit voor zeevarendenwelzijn. In appendix 3 is een lijst van geïnterviewde personen opgenomen.
- De analyse van de interviews is uitgevoerd aan de hand van een tekstanalyse. Per interview zijn de citaten uit de interviews overgenomen in een groslijst van behoeften en financieringsmiddelen en vervolgens gecategoriseerd. De vijf categorieën die hieruit volgden waren: financiering, scheepsbezoeken, zeevarendencentrum positie en behoeften, rollen van organisaties en zeeblindheid.
- De interviews zijn specifiek voor elk zeevarendencentrum gedaan, waardoor er altijd nadruk ligt op een bepaalde haven. Aanvullend op de interviews is deskresearch uitgevoerd om meer informatie te vergaren over zeevarendencentra en welzijnswerk in Rotterdam. Naast gesprekken met zeevarendencentra zijn ook sleutelpersonen in de Rotterdamse omgeving gesproken om een compleet beeld van de situatie in deze haven te kunnen schetsen.
- Op 9 augustus 2022 hebben de onderzoekers een bezoek gebracht aan het zeevarendencentrum in Antwerpen, het Antwerp Harbour Hotel. Op 15 en 16 augustus 2022 zijn in Hamburg vijf bezoeken gedaan aan verschillende welzijnsinstellingen en kerken. De bezoeken aan Antwerpen en Hamburg dienden als vergelijkingsmateriaal voor de huidige situatie in Nederland.
- Op 21 september 2022 heeft een workshop plaatsgevonden, waar mensen die eerder zijn geïnterviewd of nog gesproken dienden te worden uitgenodigd om de onderzoeksbevindingen te valideren en daarnaast oplossingsrichtingen te bespreken. Hierbij zijn eerst de vijf categorieën van behoeften van zeevarenden besproken, waarna specifiek naar de financiering en de behoefte aan een structurele vorm daarvan is bediscussieerd.

Colofon

Dit rapport is een uitgave van Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van de Nederlandse Zeevarenden Centrale en is mogelijk gemaakt door financiering vanuit het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Copyright © 2022 Erasmus UPT

Auteurs: Maurice Jansen, Hannah Mosmans

Vormgeving en lay-out: Julia Botma, Erasmus UPT

Foto op voorpagina: Latvian Shipping Company, met dank aan Roberts Gailitis.

Voor vragen kunt u contact opnemen met Maurice Jansen (m.jansen@ese.eur.nl) of bezoek onze website www.eur.nl/upt.

