

De evolutie van het mentale welzijn van zeevarenden: Een analyse van de impact van COVID-19

Thibaut Lucas

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
Master in de Nautische Wetenschappen
aan de Hogere Zeevaartschool

Promotor: Thomas Van Looy
Robert Verbist

Academiejaar 2024-2025

Woord Vooraf

In deze scriptie wordt de evolutie van het algemene mentale welzijn van zeevarenden onderzocht, met bijzondere aandacht voor de veranderingen vóór, tijdens en na de COVID-19-pandemie. Deze scriptie bouwt voort op de bachelorproef van het vorige jaar, waarin hetzelfde thema werd behandeld. De bachelorproef richtte zich uitsluitend op de periode vóór en tijdens de pandemie, aangezien actuele surveygegevens ontbraken. Deze masterproef bouwt hierop voort door de analyse uit te breiden naar de post-pandemische fase, op basis van recente surveyresultaten.

De keuze voor dit onderwerp kwam voort uit het groeiende belang van mentaal welzijn vandaag de dag. Hoewel mentale gezondheid steeds vaker besproken wordt, betekent dat niet dat er ook voldoende ondersteuning is. De job van zeevarenden is op zichzelf al zwaar, en hun mentale welzijn wordt vaak onderschat. Tijdens de coronapandemie kwam dit extra in de verf: terwijl de wereld grotendeels stilviel, bleven zeevarenden werken, vaak geïsoleerd en onder grote druk. Dit riep bij mij de vraag op hoe het nu gesteld is met hun mentaal welzijn, en of de impact van de pandemie vandaag de dag nog voelbaar is.

Voor deze scriptie wil ik graag een aantal mensen bedanken. Eerst en vooral mijn promotor, Dr. Van Looy, voor zijn waardevolle begeleiding, advies en steun tijdens het hele traject. Zijn input heeft me enorm geholpen bij het opstellen van een sterke survey en heeft zeker bijgedragen aan de inhoud en richting van dit werk.

Vervolgens wil ik ook heel graag Kapitein Tanguy Meert bedanken. Hij was van onschatbare waarde voor deze scriptie dankzij zijn inzet bij de samenwerking met de loodsen en het verspreiden van de enquête. Hij bood me ontzettend veel steun, hulp en inzichten, en volgde het hele proces nauwgezet op om ervoor te zorgen dat de survey tot een succes zou uitgroeien. Daarnaast wil ik ook Stella Maris en de mensen achter het maandblad Nautilus bedanken voor hun bereidheid om mee te werken en te helpen zoveel mogelijk zeevarenden te bereiken. Ook wil ik mijn familie en vrienden bedanken. Hun steun, aanmoediging en luisterend oor tijdens de drukke en soms vermoeiende momenten hebben een groot verschil gemaakt. Tot slot: dank aan iedereen die, op welke manier dan ook, heeft bijgedragen aan het tot een goed einde brengen van dit project.

Samenvatting

Mentaal welzijn krijgt steeds meer aandacht, en terecht: het beïnvloedt niet alleen de gedachtegang van een individu, maar speelt ook een essentiële rol in zowel de psychische als fysieke gezondheid. Bij zeevarenden wordt dit welzijn dagelijks op de proef gesteld door hun unieke werk- en leefomgeving, gekenmerkt door langdurige afwezigheid van familie, werkdruk en beperkte sociale interactie.

De COVID-19-pandemie vormde hierin een belangrijk keerpunt. Naast de bestaande uitdagingen werden zeevarenden geconfronteerd met bijkomende stressoren, zoals uitgestelde bemanningswissels, angst voor besmetting en extreme isolatie, wat het mentale welzijn aanzienlijk onder druk zette.

Gezien het belang van mentaal welzijn is het essentieel om te onderzoeken of de pandemie vandaag nog steeds invloed uitoefent en hoe de mentale gezondheid van zeevarenden zich sindsdien heeft ontwikkeld.

Dit onderzoek, ondersteund door een literatuurstudie, is gebaseerd op kwalitatieve en kwantitatieve gegevens, verzameld via een enquête verspreid onder zeevarenden via loodsen, een magazine en een welzijnsorganisatie. Hoewel het streefdoel van 385 respondenten niet werd gehaald, kan voorzichtig worden geconcludeerd dat het mentale welzijn tijdens de pandemie achteruitging, maar nadien herstelde en stabiliseerde. Er zijn geen aanwijzingen voor een blijvende of noemenswaardige negatieve impact op het mentaal welzijn.

Voor verder onderzoek is een meer toegankelijke dataverzamelmethode sterk aangeraden.

Abstract

Mental well-being is receiving increasing attention nowadays, and rightfully so: it not only influences an individual's mindset but also plays a vital role in both mental and physical health. For seafarers, this wellbeing is challenged daily by their unique working and living environments, characterized by prolonged absence from family, work pressure, and limited social interaction.

The COVID-19 pandemic marked a significant turning point in this regard. In addition to the existing challenges, seafarers faced additional stressors including delayed crew changes, fear of infection, and extreme isolation, all of which placed considerable strain on their mental well-being.

Given the importance of mental health, it is essential to examine whether the pandemic still exerts influence today, and how the mental state of seafarers has evolved since then.

This research, supported by a literature review, is based on qualitative and quantitative data, collected through a survey distributed among seafarers via pilots, a magazine and a welfare organisation. Although the target of 385 respondents was not reached, it can cautiously be concluded that mental well-being deteriorated during the pandemic, but recovered and stabilized afterwards. No evidence suggests a lasting or significant impact on mental well-being.

Future studies should explore more accessible data collection methods.

Inhoudsopgave

Lijst van Figuren	viii
Lijst van Tabellen	ix
Inleiding	1
1 De term Welzijn	3
1.1 Onderscheidt tussen mentale gezondheid en welzijn	3
1.1.1 Mentale gezondheid.....	3
1.1.2 Welzijn	4
1.1.3 De term welzijn in een maritieme context.....	5
1.2 Regelgeving voor het mentaal welzijn van zeevarenden	6
1.2.1 Het Maritime Labour Convention (MLC 2006)	6
1.2.2 Juridisch kader omtrent het mentaal welzijn.....	7
1.3 De Seafarers Happiness Index (SHI)	9
1.3.1 The Mission to Seafarers	9
1.3.2 Toepassing en belang van de Seafarers happiness index	9
2 Situatie Pre-Covid (2016-2019)	12
2.1 Algemene welzijn van de zeeman	12
2.2 Factoren die het welzijn beïnvloeden	14
2.2.1 De impact van sociale afzondering op zee	14
2.2.1.1 Beperkt sociaal contact in een maritieme context	15
2.2.1.2 Afstand tot familie en sociale kring.....	16
2.2.2 Belemmerde toegang tot ontspanning en herstel aan wal.....	16
2.2.3 Bemanning.....	18
2.2.3.1 Samenwerken binnen een cultureel diverse bemanning	18
2.2.3.2 Verkleinde crewgrootte en toenemende werkdruk	20
2.2.3.3 Voeding en het belang van maaltijden voor het welzijn.....	21

2.2.4	De invloed van hiërarchie en verantwoordelijkheid op het welzijn	21
2.2.5	Criminalisering van de zeevarenden	22
2.2.6	Werkonzekerheid als bron van mentale belasting.....	23
2.2.7	Intense werkdruk.....	24
2.2.8	Duty tours (werkuren)	25
3	Situatie tijdens Covid-pandemie (2019-2021).....	27
3.1	Algemene welzijn van de zeeman	27
3.2	Factoren die het welzijn beïnvloeden	28
3.2.1	Verergerde afzondering door pandemiemaatregelen	28
3.2.2	Belemmerde toegang tot noodzakelijke voorzieningen aan wal.....	30
3.2.3	Vertragingen en onzekerheid rond aflossingen	31
3.2.4	Toegenomen financiële onzekerheid	33
3.2.5	Bezorgdheid over besmetting en gezondheidsrisico's.....	33
3.2.6	Bezorgdheid over dierbaren en familiale omstandigheden.....	34
3.2.7	Stress door toekomstonzekerheid	35
3.2.8	Onvoldoende ondersteuning en erkenning aan boord	36
4	Tijddijanalyse pandemie (vóór en tijdens Covid-19)	38
5	Onderzoek naar het mentaal welzijn van zeevarenden.....	40
5.1	Opstellen van een enquête	41
5.2	Het maken van de enquête	41
5.2.1	Het inkaderen van de respondent.....	42
5.2.2	Psychologische toestand van de respondent.....	43
5.2.3	Mentaal welzijn gedurende de periode van de Covid-19 pandemie	44
5.2.4	Well-Being Index (WHO-5)	45
5.2.5	Werkervaring van de respondent.....	47
5.2.6	Werkomgeving aan boord	47

5.2.7	Statements en algemene vragen.....	48
5.2.8	Open ruimte om gedachten te delen	51
5.2.9	Bedank woord en einde van de enquête	52
5.2.10	Finale versie van de enquête.....	52
5.3	Aanpak voor het doorsturen van de enquête	53
5.4	Het verzamelen van de antwoorden	55
6	Situatie Post-covid (2021-2025)	57
6.1	Verwachte en gerealiseerde respons binnen de dataverzameling.....	57
6.2	Profielanalyse van de deelnemende zeevarenden	58
6.2.1	Nationaliteit van de respondenten	58
6.2.2	Duur van de maritieme loopbaan van de respondenten	59
6.2.3	Verdeling van scheepstypes en contractduur onder de respondenten.....	60
6.2.4	Verdeling van boordfuncties onder de respondenten	63
6.3	Psychologisch profiel van de respondentengroep	64
6.3.1	Psychische diagnoses en gebruik van voorgeschreven medicatie	64
6.3.2	Gebruik van professionele hulp en counseling bij psychische klachten	67
6.4	Ervaringen en percepties van respondenten tijdens de Covid-19-pandemie.....	69
6.4.1	Ervaren omstandigheden tijdens de Covid-19-pandemie door de respondenten	69
6.4.2	Communicatie met de buitenwereld en ervaren stress tijdens de Covid-19-pandemie.....	72
6.5	Veranderde aspecten van het dagelijks leven ten gevolge van de pandemie	77
6.6	Ontwikkeling en aanhoudende uitdagingen voor het mentale welzijn na Covid-19	81
6.7	Huidige algemene wellbeing index van de respondenten	84
6.8	Perceptie van de werkervaring onder de respondenten	87

6.9	Werkomgeving aan boord: hoe zeevarenden die ervaren	90
6.10	Perceptie van de respondenten voor stellingen omtrent het algemeen mentaal welzijn 93	
6.11	Ervaren emoties van zeevarenden tijdens hun tijd aan boord	98
6.12	Wijzigingen in toekomstperspectief onder respondenten ten gevolge van Covid-19	101
6.13	Seafarers Happiness Index voor de post-pandemische periode (2022–2025) .	104
6.14	Inzichten uit de open antwoorden van respondenten	107
7	Tijdsanalyse van mentaal welzijn: pandemie vs. post-Covid	111
8	Vastgestelde uitdagingen en aanbevelingen voor de toekomst.....	114
9	Besluit	116
10	Bibliografie.....	118
11	Bijlage 1: Seafarer’s wellbeing survey	128
12	Bijlage 2: Overzicht van de Open Eindantwoorden uit de Enquête	155
13	Bijlage 3: Advertentie in het Tijdschrift	164

Lijst van Figuren

<i>Figuur 1:</i>	<i>Overzicht van de nationaliteiten onder de respondenten.....</i>	<i>59</i>
<i>Figuur 2:</i>	<i>Overzicht van de loopbaan van de zeevarenden</i>	<i>60</i>
<i>Figuur 3:</i>	<i>Overzicht van type schepen waarop de respondenten actief zijn.....</i>	<i>61</i>
<i>Figuur 4:</i>	<i>Verdeling van de gemiddelde contractduur onder de respondenten</i>	<i>63</i>
<i>Figuur 5:</i>	<i>Overzicht van boordfuncties van deelgenomen respondenten.....</i>	<i>64</i>
<i>Figuur 6:</i>	<i>Psychische gezondheidsstatus: aantal bevestigde gevallen onder de respondenten</i>	<i>65</i>
<i>Figuur 7:</i>	<i>Gebruik van voorgeschreven medicatie voor mentale aandoeningen onder de respondenten</i>	<i>66</i>
<i>Figuur 8:</i>	<i>Verdeling van het zoeken naar professionele hulp of counseling voor mentale gezondheidsproblemen onder de respondenten</i>	<i>69</i>
<i>Figuur 9:</i>	<i>Weergave van de doorstaande situaties tijdens het covid-19 pandemie onder de respondenten</i>	<i>69</i>
<i>Figuur 10:</i>	<i>Regelmaat van sociaal contact met familie en vrienden tijdens de pandemie.....</i>	<i>74</i>
<i>Figuur 11:</i>	<i>Frequentie van ervaren stress tijdens de Covid-19-pandemie</i>	<i>75</i>
<i>Figuur 12:</i>	<i>Vergelijking van het stressniveau tijdens en na de Covid-19-pandemie.....</i>	<i>77</i>
<i>Figuur 13:</i>	<i>Weergave van de evolutie van dagelijkse levensaspecten die mogelijk veranderd zijn door de pandemie</i>	<i>80</i>
<i>Figuur 14:</i>	<i>Perceptie van mentale gezondheidsverandering door respondenten sinds de pandemie.....</i>	<i>82</i>
<i>Figuur 15:</i>	<i>Aanduiding van resterende angstklachten of mentale gezondheidsproblemen onder respondenten</i>	<i>83</i>
<i>Figuur 16:</i>	<i>Samengestelde welzijnsindex van de respondenten, gebaseerd op de gecumuleerde score over de vijf welzijnsstellingen (WHO-5).</i>	<i>84</i>
<i>Figuur 17:</i>	<i>Spreiding van de individuele welzijnsscores (WHO-5) onder de respondenten (ruwe scores). ..</i>	<i>86</i>
<i>Figuur 18:</i>	<i>Spreiding van de individuele welzijnsindex in procentuele scores onder de respondenten, weergegeven in intervallen van 10%.....</i>	<i>87</i>
<i>Figuur 19:</i>	<i>Overzicht van de werkervaring door de respondenten in termen van tevredenheid, uitdaging en werklast</i>	<i>89</i>
<i>Figuur 20:</i>	<i>Mentale beleving van de werkomgeving aan boord, overzicht van antwoorden.....</i>	<i>92</i>
<i>Figuur 21:</i>	<i>Houding van de respondenten tegenover stellingen over hun mentale welzijn</i>	<i>97</i>
<i>Figuur 22:</i>	<i>Weergave van het voorkomen van de gevoelde emoties gedurende hun verblijf aan boord</i>	<i>100</i>
<i>Figuur 23:</i>	<i>Verdeling van veranderingen in toekomstplannen onder respondenten als gevolg van de Covid-19-pandemie.</i>	<i>104</i>
<i>Figuur 24:</i>	<i>Evolutie van de Tevredenheidsscores uit de Seafarers Happiness Index (2018–Q1 2025)</i>	<i>107</i>

Lijst van Tabellen

<i>Tabel 1</i>	<i>Vragen in verband met het mentaal welzijn gedurende de Covid-19 pandemie</i>	<i>44</i>
<i>Tabel 2</i>	<i>Vragen in verband met werkervaringen</i>	<i>47</i>
<i>Tabel 3</i>	<i>Vragen in verband met de werkomgeving aan boord</i>	<i>48</i>
<i>Tabel 4</i>	<i>Statements over het algemeen welzijn van zeevarenden</i>	<i>49</i>
<i>Tabel 5</i>	<i>Vragen over toekomstplannen dat mogelijk beïnvloed zijn geweest door Covid-19</i>	<i>51</i>
<i>Tabel 6</i>	<i>Open vragen betreffende het mentaal welzijn van zeevarenden</i>	<i>52</i>

Inleiding

In de hedendaagse samenleving wordt steeds meer belang gehecht aan mentaal welzijn. Het bewustzijn rond mentaal welzijn is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Waar er vroeger nog een taboe op rustte, is er vandaag meer openheid en bereidheid om hierover te spreken. Mentaal welzijn vraagt blijvende aandacht, aangezien het een directe invloed heeft op zowel de psychische als fysieke gezondheid. Een positieve mentale toestand vormt de basis voor een evenwichtige levensstijl, terwijl verstoringen kunnen leiden tot klachten zoals depressie of burn-out, met aanzienlijke gevolgen voor de algemene gezondheid. Vooral bij jongeren groeit het besef van het belang van een stabiel en gezond mentaal evenwicht. De mentale toestand van een persoon weerspiegelt niet alleen diens gedachtegang of ervaringen, maar biedt ook inzicht in de algehele gezondheidstoestand. Mentaal welzijn is dan ook geen losstaand aspect, maar een fundamentele pijler van het totale welzijn. Het wordt voortdurend op de proef gesteld, zeker in crisissituaties zoals de COVID-19-pandemie. Deze ingrijpende gebeurtenis zette het mentaal welzijn wereldwijd zwaar onder druk. Doordat mensen zich in korte tijd moesten aanpassen aan verregaande beperkingen en isolatie, waren velen onvoldoende voorbereid op de psychologische gevolgen ervan.

De maritieme sector vormt een essentieel onderdeel van de wereldeconomie en het globale functioneren van onze samenleving. Het is een sector die 24/7 operationeel is en doorheen de jaren aanzienlijk in omvang en complexiteit is toegenomen. Binnen deze context vervullen zeevarenden een onmisbare rol. Hun beroep is niet alleen cruciaal voor de internationale handel, maar ook voor het verzekeren van de continue bevoorrading van goederen wereldwijd. Wat dit beroep bijzonder maakt, is de unieke leef- en werkomgeving waarin zeevarenden zich bevinden. Ze zijn vaak voor lange tijd verwijderd van huis, familie en vrienden, en leven in relatieve isolatie op zee. Daarbovenop opereren zij in een dynamische en veeleisende sector, waarin van hen verwacht wordt dat zij hoogwaardige prestaties leveren onder hoge tijdsdruk en met maximale efficiëntie. Deze werkomstandigheden brengen niet alleen fysieke belasting met zich mee, maar ook aanzienlijke mentale uitdagingen. Het mentaal welzijn van zeevarenden komt hierdoor frequent onder druk te staan.

Dit roept de vraag op: hoe is het gesteld met de mentale gezondheid van zeevarenden in het algemeen? En meer in het bijzonder: hoe ervaren zij hun mentaal welzijn vandaag de dag? In het licht van de wereldwijde impact van de COVID-19-pandemie dringt zich bovendien een bijkomende vraag op: hoe hebben zeevarenden deze crisis beleefd, en wat is de weerslag hiervan geweest op hun mentale welzijn tijdens deze periode? Deze scriptie richt zich dan ook specifiek op het algemene mentaal welzijn van deze beroepsgroep, met bijzondere aandacht voor de factoren die hierin een negatieve rol spelen.

In deze scriptie tracht men hier een antwoord op te zoeken en wordt er onderzocht hoe het mentaal welzijn van zeevarenden geëvolueerd is vóór en na de uitbraak van COVID-19. Daarbij wordt specifiek nagegaan in welke mate de pandemie een blijvende impact

heeft nagelaten op hun mentale gezondheid vandaag de dag. Er wordt geanalyseerd hoe het mentaal welzijn werd beïnvloed tijdens de pandemie, in welke mate deze effecten toen aanwezig waren, en in hoeverre ze vandaag nog voelbaar zijn. Op basis hiervan wordt getracht om verbeteringen of verslechtingen in het mentaal welzijn van zeevarenden over de jaren heen in kaart te brengen.

Deze scriptie is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide literatuurstudie en een gecombineerd kwantitatief en kwalitatief onderzoek, uitgevoerd via een enquête gericht op zeevarenden. De vragenlijst bestond uit zowel gesloten als open vragen. De verzamelde antwoorden vormden de basis voor de dataverwerking en analyse, met specifieke aandacht voor de periode tijdens en na de COVID-19-pandemie, om beide tijdsframes vervolgens met elkaar te kunnen vergelijken. Relevante wetenschappelijke publicaties werden geraadpleegd via diverse databanken, waaronder Google Scholar, ScienceDirect, EBSCOhost, Springer en Regs4ships. De geselecteerde artikelen, uit de periode 2016 tot 2025, werden gekozen op basis van gerichte zoektermen zoals seafarer, wellbeing, mental health, COVID, maritime, welfare en burnout. Daarnaast werd tijdens het schrijfproces gebruikgemaakt van artificiële intelligentie, met name ChatGPT, uitsluitend als hulpmiddel voor grammaticale correcties en spellingscontrole.

Deze scriptie werd zorgvuldig opgebouwd en onderverdeeld in thematische hoofdstukken, met als doel een helder en gestructureerd overzicht te behouden. Hoofdstuk 1 behandelt het begrip 'welzijn' in brede zin, inclusief de relevante wetgeving en vormt zo de theoretische basis voor het verdere onderzoek. Vervolgens richt Hoofdstuk 2 zich op de periode vóór de COVID-19-pandemie en schetst een beeld van de mentale toestand van zeevarenden en de factoren die destijds een rol speelden. Hoofdstuk 3 focust op de pandemieperiode zelf, waarbij het mentaal welzijn van zeevarenden en de bijbehorende invloeden en gevolgen grondig worden besproken. In Hoofdstuk 4 worden deze twee periodes met elkaar vergeleken om de invloed van de pandemie beter te kunnen duiden. In Hoofdstuk 5 wordt de opzet en verspreiding van de enquête uitgebreid toegelicht, met een overzicht van de gebruikte indexen en de toegepaste onderzoeksmethodologie. Dit hoofdstuk schetst de fundamenteen waarop dit onderzoek werd gebouwd.

Daaropvolgend worden in Hoofdstuk 6 de resultaten van het kwantitatieve en kwalitatieve luik van het onderzoek uitvoerig besproken. Dit hoofdstuk biedt inzicht in de huidige beleving en mentale toestand van zeevarenden, zoals die naar voren kwam uit de enquête. Deze bevindingen worden in Hoofdstuk 7 naast de situatie tijdens de pandemie gelegd, om zo de huidige evolutie van het mentaal welzijn in kaart te brengen.

Hoofdstuk 8 bespreekt de moeilijkheden die tijdens het onderzoek werden ondervonden, vooral rond het verspreiden en invullen van de enquête, en formuleert aanbevelingen voor toekomstige onderzoekers om deze knelpunten te vermijden of aan te pakken. Tot slot wordt in het afsluitende hoofdstuk de volledige evolutie van het mentaal welzijn van zeevarenden samengevat en wordt er een antwoord gezocht op de centrale onderzoeksvraag.

1 De term Welzijn

Voor deze masterscriptie is het van essentieel belang om de term 'welzijn' duidelijk te definiëren en te begrijpen. Dit draagt bij aan een algemeen en nauwkeurig inzicht in de betekenis en reikwijdte van deze term. Bovendien maakt een heldere definitie het mogelijk om welzijn te onderscheiden van begrippen die erop lijken, maar inhoudelijk verschillen. De term die hier het meest op lijkt, is 'mentale gezondheid'. Hoewel beide begrippen met elkaar samenhangen, vertonen ze belangrijke verschillen. Het is daarom noodzakelijk om deze nuances te verduidelijken om mogelijke misverstanden in de verdere analyse te voorkomen.

1.1 Onderscheidt tussen mentale gezondheid en welzijn

Zoals hierboven vermeld, worden mentale gezondheid en welzijn vaak met elkaar verward. Hoewel beide begrippen met elkaar verbonden zijn, hebben ze een verschillende betekenis en onderscheiden ze zich inhoudelijk van elkaar. Om deze reden is het van belang om ze duidelijk van elkaar te scheiden en een beter begrip van beide concepten te ontwikkelen.

1.1.1 Mentale gezondheid

Mentale gezondheid is een breed begrip dat wordt beïnvloed door verschillende factoren, waardoor het moeilijk is om een eenduidige definitie vast te stellen. Over het algemeen wordt het in de volksmond omschreven als de staat van welzijn van een individu, zowel op emotioneel, sociaal als psychologisch vlak (*What Is Mental Health?*, 2023). Het geeft in zekere mate weer hoe iemand denkt, voelt en handelt. Met andere woorden, het beschrijft in hoeverre een persoon in staat is zijn doelen na te streven, emoties te reguleren, met stress om te gaan en sociale relaties te onderhouden (*Mental Health*, 2020). Kortom, mentale gezondheid omvat de mate waarin een individu een bevredigend en evenwichtig leven leidt op verschillende gebieden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (2022) heeft getracht de term mentale gezondheid toch te definiëren en omschrijft deze als volgt: 'is een toestand van geestelijk welzijn die mensen in staat stelt om te gaan met de stress van het leven, hun capaciteiten te realiseren, goed te leren en te werken, en bij te dragen aan hun gemeenschap. Het heeft een intrinsieke en instrumentele waarde en is essentieel voor ons welzijn.'

De mentale gezondheid van een persoon speelt een cruciale rol in het dagelijks functioneren en beïnvloedt hoe we denken, voelen en handelen. Een verstoorde mentale gezondheid kan aanzienlijke gevolgen hebben, zowel fysiek als psychologisch. Zo kan het bijvoorbeeld de slaapkwaliteit, eetgewoonten en besluitvorming beïnvloeden (Powell, 2021).

Daarnaast wordt de mentale gezondheid voortdurend gevormd door allerlei gebeurtenissen in het dagelijks leven, zowel positief als negatief, van groot tot klein. Deze continue invloed bepaalt hoe iemands mentale welzijn evolueert. Gezien de impact ervan op het dagelijks functioneren, is het essentieel om een goede mentale gezondheid te behouden en te bevorderen.. Een goede mentale gezondheid is een evenwichtige staat waarin men zijn potentieel kan verwezenlijken, op een effectieve en productieve manier kan werken en een waardevolle bijdrage kan leveren aan de samenleving (Brenner, 2025).

1.1.2 Welzijn

De term welzijn wordt in de volksmond vaak op uiteenlopende manieren gedefinieerd en geïnterpreteerd. Het is een moeilijk te definiëren concept, aangezien het primair een subjectief gevoel betreft en daardoor door iedereen anders wordt ervaren. In essentie beschrijft welzijn de mate van levenstevredenheid, oftewel de mate waarin een individu zich over het algemeen gezond, gelukkig, doelgericht en sociaal verbonden voelt (Davis, 2019). Welzijn omvat twee dimensies: het heeft zowel betrekking op de fysieke als de mentale toestand van een persoon. Het wordt bepaald door het subjectieve gevoel van welbevinden van een individu op verschillende vlakken, waaronder sociaal, emotioneel, fysiek, intellectueel en spiritueel (de Beukelaar, 2020).

Net als bij mentale gezondheid heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (2024) getracht deze term te definiëren en omschrijft deze als volgt: 'is een positieve toestand die wordt ervaren door individuen en samenlevingen. Net als gezondheid is het een hulpbron voor het dagelijks leven en wordt het bepaald door sociale, economische en ecologische omstandigheden. Welzijn omvat de kwaliteit van leven en het vermogen van mensen en samenlevingen om met een gevoel van betekenis en doel bij te dragen aan de wereld.'(Khalid & Syed, 2024).

Een verminderd welzijn kan ernstige negatieve gevolgen met zich meebrengen, zowel op mentaal als fysiek vlak. Dit kan leiden tot psychische problemen zoals burn-out,

angststoornissen en extreme stress, maar ook tot lichamelijke klachten en andere gezondheidsproblemen (Permentier, 2019). In ernstige gevallen kan dit zelfs resulteren in suïcidale gedachten of handelingen. Om deze reden is het van cruciaal belang om een positief welzijn te behouden en hier actief aandacht aan te besteden.

Het monitoren van welzijn is essentieel, aangezien het een directe invloed heeft op zowel de mentale als fysieke gezondheid. Uit onderzoek van Blackburn (2020) blijkt dat personen met een hoger welzijn een 50% kleinere kans hebben op een beroerte of hartaanval, wat tevens resulteert in een langere levensverwachting. Daarnaast wijst Blackburn (2020) erop dat individuen met een hoog welzijn minder risicovol gedrag vertonen en betere beslissingen nemen, wat bijdraagt aan verbeterde werkprestaties, een vermindering van incidenten en een afname van andere negatieve gevolgen die gepaard gaan met een laag welzijn. Deze bevindingen worden verder ondersteund door het onderzoek van Day (2005), waaruit blijkt dat fysiek en mentaal gezonde werknemers doorgaans energiever, betrouwbaarder en productiever zijn dan hun minder gezonde collega's. Daarnaast ervaren zij een groter gevoel van controle en betrokkenheid en kunnen zij beter omgaan met stressvolle situaties.

Net als mentale gezondheid wordt welzijn beïnvloed door zowel grote als kleine gebeurtenissen, zowel positief als negatief, en evolueert het voortdurend met het dagelijks leven. Aangezien tal van factoren een rol spelen bij het welzijn van een individu, verschilt de impact per persoon en per situatie.

Naast de directe gevolgen voor het individu zelf, heeft een verminderd welzijn ook aanzienlijke invloed op de omgeving. Het welzijn van een persoon kan namelijk een effect hebben op collega's, werkgevers (Harvey et al., 2017). en de bredere werkomgeving. Om deze reden is het van cruciaal belang om welzijn voortdurend te monitoren en actief te bevorderen.

1.1.3 De term welzijn in een maritieme context

De afgelopen jaren is de interesse in dit onderwerp toegenomen, mede door mondiale ontwikkelingen en een groeiend bewustzijn over het belang ervan. Echter, de toegenomen aandacht betekent niet dat dit geen gevoelig thema blijft. Welzijn is een fundamenteel en universeel aspect dat ieder individu raakt, zowel binnen als buiten de maritieme sector, en kan daarom niet worden genegeerd. Bovendien heeft het welzijn

van een persoon niet alleen invloed op zichzelf, maar kan het ook externe effecten hebben op anderen of zelfs op hele groepen. Dit kan risico's met zich meebrengen voor de omgeving waarin de persoon zich bevindt en in sommige gevallen zelfs gevaarlijke situaties creëren (zoals eerder besproken).

Binnen dit onderzoek wordt specifiek ingegaan op het welzijn van zeevarenden. Het beroep van zeevarenden is uniek en brengt uitdagingen met zich mee die hun welzijn voortdurend op de proef stellen. Dit wordt beïnvloed door zowel algemene factoren uit het dagelijks leven als beroepsspecifieke omstandigheden (Jonglertmontree et al., 2022). De impact van deze factoren kan variëren afhankelijk van de specifieke situatie waarin een zeevarende zich bevindt. De invloeden op het mentale welzijn van zeevarenden kunnen verschillende vormen aannemen. Enerzijds zijn er algemene factoren die inherent zijn aan het beroep en die voor vrijwel alle zeevarenden van toepassing zijn. Anderzijds spelen persoonlijke factoren ook een rol, die per individu verschillen. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de persoonlijke economische of familiale situatie, de functie aan boord en andere individuele omstandigheden (Jonglertmontree et al., 2022).

Een van de belangrijkste beroepsgebonden uitdagingen is de langdurige isolatie van zeevarenden. Door de aard van hun werk bevinden zij zich gedurende maanden op zee, ver weg van familie en vrienden, wat kan leiden tot gevoelens van eenzaamheid en isolatie van de buitenwereld (Devereux, 2017). Dit kan verder worden versterkt door de samenstelling van de bemanning. Aangezien schepen vaak een internationale crew hebben, kan er sprake zijn van taal- en cultuurbarrières (Svetina et al., 2024). Dit kan niet alleen de communicatie bemoeilijken, maar ook bijdragen aan gevoelens van isolement en zelfs sociale uitsluiting.

Samenvattend definieert Exarchopoulos et al. (2018) het welzijn van zeevarenden als: "de samenvatting van alle essentiële vereisten om ervoor te zorgen dat zeelieden zich gezond en gelukkig voelen, samen met de wettelijke procedures die door de internationale scheepvaartgemeenschap moeten worden vastgesteld om dit fundamentele en vitale onderwerp aan te pakken."

1.2 Regelgeving voor het mentaal welzijn van zeevarenden

1.2.1 Het Maritime Labour Convention (MLC 2006)

De Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) vormt de vierde pijler van de Internationale Arbeidsorganisatie (International Labour Organization – ILO) en trad in werking in 2013 (International Labour Organization, 2019; ‘Maritime Labour Convention’, 2023). De conventie omvat 16 artikelen, bestaande uit algemene bepalingen en een uitgebreide code. Deze code is opgedeeld in vijf hoofdonderdelen, zogenaamde titels (‘Maritime Labour Convention’, 2023).

Elke titel bevat algemene voorschriften die verder worden onderverdeeld in twee secties (MLC 2006 Titles 1 to 5, 2021):

Deel A: Verplichte normen (*Regulations and Standards*)

Deel B: Niet-bindende richtlijnen (*Guidelines*)

De volgende titels van het MLC 2006 worden in dit kader behandeld:

- Titel I** - Minimumeisen voor zeevarenden om aan boord te mogen werken
- Titel II** - Arbeidsvoorwaarden
- Titel III** - Accommodatie, recreatieve voorzieningen, voedsel en catering
- Titel IV** - Gezondheidsbescherming, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid
- Titel V** - Handhaving en naleving

Het MLC vormt aldus een juridisch en beleidsmatig kader dat gericht is op het waarborgen van de rechten, de arbeidsomstandigheden en het welzijn van zeevarenden op wereldwijde schaal (MLC 2006 Titles 1 to 5, 2021).

1.2.2 Juridisch kader omtrent het mentaal welzijn

Het toegenomen bewustzijn omtrent het mentale welzijn van zeevarenden in de afgelopen jaren heeft aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van regelgevingen, met als doel het welzijn te versterken binnen een juridisch kader. In dit kader neemt het Maritime Labour Convention (MLC) 2006 een centrale rol op zich. Deze conventie heeft als doel het welzijn van zeevarenden te beschermen door middel van regelgeving en beleidslijnen. Zoals Exarchopoulos (2018) aangeeft, tracht het MLC oplossingen en strategieën te bieden die inspelen op de psychologische behoeften van zeevarenden.

Toch zijn er enkele beperkingen verbonden aan het MLC 2006. Door de aard van de conventie zijn vele bepalingen niet bindend, maar eerder aanbevelend van aard, wat de impact ervan op het daadwerkelijke welzijn van zeevarenden beperkt (Exarchopoulos et al., 2018). De naleving van de conventie is bovendien sterk afhankelijk van de inspanningen van vlaggen- en havenstaten, die verantwoordelijk zijn voor de handhaving (International Labour Organization, 2019; 'Maritime Labour Convention', 2023). In een wereld waarin economische efficiëntie vaak voorrang krijgt op welzijn, worden veel bepalingen van het MLC niet of slechts gedeeltelijk geïmplementeerd. Deze mentaliteit vormt een belemmering voor structurele vooruitgang en leidt ertoe dat het mentale welzijn van zeevarenden juridisch onvoldoende ondersteund wordt (Exarchopoulos et al., 2018).

Naast het mentale welzijn behandelt het MLC ook andere aspecten zoals catering, voedsel, werktijden, etc. Hoewel deze bepalingen ongetwijfeld bijdragen aan betere leefomstandigheden aan boord, resulteert de brede reikwijdte van de conventie er soms in dat fundamentele mensen- en arbeidsrechten, die cruciaal zijn voor het mentale welzijn, onvoldoende worden belicht of aangepakt (Exarchopoulos et al., 2018). In de verdere uitwerking van dit onderzoek zal opnieuw worden verwezen naar het Maritime Labour Convention 2006, in het bijzonder met betrekking tot de aspecten die deze conventie daadwerkelijk heeft trachten aan te pakken.

Ondanks de gebrekkige naleving levert het Maritime Labour Convention 2006 toch een zekere bijdrage als richtgevend kader. De conventie fungeert als een instrument om reders en havenautoriteiten aan te sporen tot het nemen van maatregelen die het mentale welzijn van zeevarenden bevorderen en ondersteunen. Net als andere internationale verdragen is ook dit verdrag onderhevig aan de noodzaak van periodieke actualisering, zodat het kan inspelen op nieuwe en maatschappelijk relevante thema's en problematieken. Deze aanpassingen maken het mogelijk om zowel opkomende als reeds bestaande kwesties adequaat te adresseren, te verbeteren en te integreren in de regelgeving. Het MLC 2006 ontwikkelt zich dan ook continu, door het opnemen van actuele inzichten en wetenschappelijke bevindingen, waardoor elke herziening een verbetering vormt ten opzichte van de voorgaande versie.

1.3 De Seafarers Happiness Index (SHI)

De Seafarers Happiness Index (Tevredenheidsindex voor Zeevarenden) is een wereldwijde index die elk kwartaal wordt onderzocht en gepubliceerd. De index werd in 2015 opgericht door de organisatie *The Mission to Seafarers* en heeft als doel de tevredenheid en daarmee het mentaal welzijn van zeevarenden systematisch te monitoren en te evalueren ('Seafarers Happiness Index', z.d.; *Seafarers Happiness Index | Make Life at Sea Better*, z.d.). Op die manier worden trends en veranderingen in de algemene tevredenheid van zeevarenden over tijd in kaart gebracht. De SHI fungeert als een waardevolle graadmeter voor de leefomstandigheden en het mentaal welzijn van zeevarenden wereldwijd.

1.3.1 The Mission to Seafarers

The Mission to Seafarers is een internationale christelijke welzijnsorganisatie die emotionele, praktische en spirituele steun biedt aan zeevarenden, mannen en vrouwen van alle nationaliteiten en culturen, wereldwijd ('About Us - Mission to Seafarers', z.d.; *The Mission – Mission to Seafarers*, z.d.). Vandaag de dag is de organisatie actief in meer dan 50 landen en beschikt zij over een wereldwijd netwerk van hulpposten, havenaalmoezeniers, vrijwilligers en medewerkers. De organisatie beheert opvangcentra over de hele wereld waar zeevarenden terecht kunnen voor ondersteuning. Daarnaast bezoeken havenaalmoezeniers schepen in verschillende havens, waar zij een luisterend oor bieden, gebed begeleiden of doorverwijzen naar andere hulpinstanties ('The Mission to Seafarers', 2025). Via communicatiediensten, welzijnsprogramma's en sociale begeleiding tracht The Mission to Seafarers het welzijn van zeevarenden, zowel aan boord als aan wal, te bevorderen. Hun kernmissie luidt dan ook: "We zorgen voor het meest waardevolle bezit van de scheepvaartindustrie: haar mensen." ('About Us - Mission to Seafarers', z.d.).

The Mission to Seafarers staat paraat om zeevarenden bij te staan op momenten dat zij het het hardst nodig hebben, met een breed aanbod aan ondersteunende diensten.

1.3.2 Toepassing en belang van de Seafarers happiness index

Zoals eerder vermeld, heeft de Seafarers Happiness Index tot doel de tevredenheid, en daarmee het mentale welzijn, van zeevarenden te evalueren om deze dan in verloop van

tijd te kunnen monitoren ('Seafarers Happiness Index', z.d.; *Seafarers Happiness Index / Make Life at Sea Better*, z.d.). Deze index schetst dus een helder beeld van de situatie aan boord gedurende een bepaalde periode en geeft inzicht in hoe zeevarenden hun leven en werk op zee op dat ogenblik ervaren.

De evaluatie gebeurt aan de hand van een Likert-schaal van 1 tot 10, waarbij zeevarenden hun beleving van tien kernaspecten van het leven en werken aan boord beoordelen.

Naast deze kwantitatieve metingen is er ruimte voorzien voor open commentaar, zodat zeevarenden hun ervaringen uitgebreider kunnen toelichten ('Seafarers Happiness Index', z.d.; *Seafarers Happiness Index / Make Life at Sea Better*, z.d.). Deze aanvullende feedback zal dan bijdragen aan een genuanceerder en diepgaander begrip van de actuele omstandigheden aan boord. De individuele scores geven dus een algemeen beeld van de gemoedstoestand van de zeevarenden, terwijl de open antwoorden terugkerende thema's en onderliggende trends blootleggen. Door deze gecombineerde aanpak kunnen de cijfers niet alleen beter worden geïnterpreteerd, maar ontstaat er tevens een dieper inzicht in de persoonlijke ervaringen en belevingen van zeevarenden.

In wat volgt worden de tien kernaspecten besproken die binnen deze index worden bevraagd (Seafarers Happiness Index, 2018, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d, 2022a, 2022b, 2022c, 2022d, 2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d, 2025). Daarbij wordt niet alleen aangegeven welke thema's centraal staan, maar ook wat precies onder elk van deze aspecten wordt verstaan:

1. **Algemeen:**

Dit aspect meet de algemene tevredenheid van zeevarenden over hun leven aan boord. Het betreft hun algemene gevoel van geluk, motivatie en tevredenheid met hun maritieme carrière.

2. **Connectiviteit:**

Hierbij wordt nagegaan in welke mate zeevarenden in staat zijn om contact te onderhouden met familie en vrienden via internet of telefoon. Het betreft dus de beschikbaarheid en kwaliteit van communicatiemogelijkheden aan boord.

3. **Walverlof:**

Dit aspect beoordeelt in hoeverre zeevarenden de mogelijkheid hebben om het schip te verlaten tijdens havenbezoeken, met het oog op ontspanning, sociale contacten of praktische aangelegenheden zoals boodschappen doen.

4. **Lonen:**

Hier wordt gepeild naar de tevredenheid over het loon: of betalingen correct, tijdig en proportioneel zijn ten opzichte van het geleverde werk. Daarnaast wordt ook gekeken naar de ervaren koopkracht en of het loon dus als toereikend wordt beschouwd.

5. **Voeding:**

Dit bestippeld de kwaliteit, variatie en culturele geschiktheid van het eten aan boord. Zoals later in deze scriptie wordt toegelicht, zijn maaltijden niet alleen van fysiek belang, maar spelen zij ook een essentiële rol op sociaal en emotioneel vlak en dragen zij zo bij aan het dagelijks welzijn van zeevarenden.

6. **Gezondheid:**

Hieronder valt zowel de fysieke als mentale gezondheid. Dit omvat de toegang tot sport- en ontspanningsfaciliteiten, evenals activiteiten die een gezonde levensstijl bevorderen. Samengevat gaat het om de mogelijkheid om gezond en fit te blijven aan boord.

7. **Opleiding:**

Voor dit aspect wordt er gekeken naar de mate waarin zeevarenden de kans krijgen om hun vaardigheden bij te werken of nieuwe kennis op te doen. Dit kan via verplichte trainingen, veiligheidsoefeningen of doorgroeimogelijkheden binnen hun maritieme carrière.

8. **Interactie:**

Dit omschrijft de kwaliteit van sociale relaties aan boord: samenwerking met collega's, omgang met leidinggevenden, sfeer aan boord en de mate van onderlinge steun tussen bemanningsleden. In essentie wordt hier gepeild naar de tevredenheid over sociale interactie aan boord.

9. **Werkdruk:**

Dit ondervraagt de ervaren belasting door het werk: aantal werkuren,

administratieve lasten, vermoeidheid en de balans tussen werk- en rusttijd. Het onderzoekt in welke mate zeevarenden tevreden zijn over hun werkbelasting.

10. **Welzijn:**

Dit aspect evalueert in welke mate zeevarenden tevreden zijn over de toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal, evenals over de effectiviteit van welzijnsprogramma's en ondersteunende initiatieven. Het gaat hierbij om de mogelijkheid om gebruik te maken van welzijnscentra en bijbehorende faciliteiten, die ruimte bieden voor rust, ontspanning en gastvrijheid.

Voor deze index wordt er dus nagegaan in welke mate de respondenten tevreden zijn over elk van de bovengenoemde kernaspecten, op basis waarvan uiteindelijk een algemene tevredenheidsscore wordt vastgesteld.

De Seafarers Happiness Index vormt een waardevol en uniek instrument om het mentale welzijn van zeevarenden zichtbaar en bespreekbaar te maken. Het biedt een doeltreffend middel om zowel de tevredenheidsgraad als het mentaal welzijn op systematische wijze te monitoren en op te volgen. Door kwantitatieve gegevens te combineren met persoonlijke getuigenissen, draagt de SHI bij aan een genuanceerd begrip van de actuele situatie aan boord. Deze index wordt wereldwijd verspreid en de resultaten worden dus vervolgens op kwartaalbasis gedeeld met de maritieme sector en beleidsmakers. Op deze manier kan de stem van zeevarenden gehoord worden en kunnen structurele verbeteringen in de sector worden gestimuleerd.

2 Situatie Pre-Covid (2016-2019)

2.1 Algemene welzijn van de zeeman

Het welzijn van zeevarenden wordt in aanzienlijke mate beïnvloed door zowel de directe werkomgeving als de specifieke omstandigheden waarin zij zich bevinden. Dit impliceert dat hun mentaal en fysiek welzijn onderhevig is aan een breed scala aan externe en interne factoren. De uitbraak van de Covid-19-pandemie vormde wereldwijd een ingrijpend keerpunt op het vlak van algemeen welzijn. Tijdens deze periode werden individuen wereldwijd geconfronteerd met uiteenlopende uitdagingen die hun welzijn fundamenteel op de proef stelden. Om de impact van deze pandemie op zeevarenden

adequaat te kunnen analyseren, is het essentieel om inzicht te verwerven in hun welzijnssituatie voorafgaand aan deze mondiale crisis.

Het duidelijk afbakenen van de pre-pandemische periode is van cruciaal belang om eventuele evoluties, dan wel regressies in het welzijn van zeevarenden in kaart te kunnen brengen en te interpreteren. In dat kader wordt in wat volgt het welzijn van zeevarenden vóór de uitbraak van Covid-19 nader belicht.

Vanwege de aard van het beroep, gekenmerkt door langdurige isolatie, beperkte sociale interactie en hoge werkdruk, wordt het welzijn van zeevarenden algemeen als lager beschouwd in vergelijking met dat van werknemers in andere sectoren. De maritieme werkomgeving, met haar unieke kenmerken van fysieke afzondering en beperkte toegang tot psychosociale ondersteuning, vormt hierin een structurele uitdaging. Het leven aan boord wordt door velen omschreven als “een gevangenis op zee”, waar men niet zomaar kan ontsnappen op momenten dat het mentaal moeilijk gaat. Dit beeld benadrukt hoe zwaar deze situatie psychologisch kan wegen.

De jaarlijkse rapportages van de Seafarers Happiness Index tonen aan dat het algehele geluk van zeevarenden gedurende deze periode gestaag afnam. In 2018 werd een gemiddelde score van 6,63 op 10 geregistreerd, die in 2019 daalde tot 6,33 op 10 (Seafarers Happiness Index, 2018, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d). Naast deze daling in algemene tevredenheid worden zeevarenden bovendien blootgesteld aan diverse psychosociale risico's die hun welzijn kunnen aantasten en in het ernstigste geval kunnen uitmonden in psychische aandoeningen.

Toch blijft het bespreekbaar maken van mentale problemen of het actief zoeken van hulp aan boord vaak een aanzienlijke uitdaging. Veel zeevarenden aarzelen om psychische klachten te uiten of ondersteuning te vragen, enerzijds vanwege een gebrek aan bewustzijn over de aard van hun problemen, anderzijds uit vrees voor stigmatisering of negatieve reacties vanuit hun werkomgeving, waaronder collega's en leidinggevenden (Giambelluca, 2016).

Stress vormt een van de belangrijkste pijlers die het mentale welzijn van een individu aanzienlijk beïnvloeden. Het relatief lage welzijnsniveau dat bij zeevarenden wordt vastgesteld, kan grotendeels worden verklaard door de hoge mate van stress die

onlosmakelijk verbonden is met de aard van hun beroepsuitoefening. Niettemin spelen naast stress ook andere factoren een rol, die eveneens in acht moeten worden genomen bij de beoordeling van het psychisch welzijn (Smith, 2016).

Stress kan zich op verschillende manieren manifesteren en heeft verschillende oorzaken, afhankelijk van de specifieke omstandigheden waarin het individu zich bevindt. Uit het onderzoek van Devereux (2017) blijkt dat ongeveer 60% van de bevraagde zeevarenden een matig tot hoog stressniveau ervaart. Devereux (2017) wijst erop dat deze stress voornamelijk voortkomt uit het gestructureerde, beperkte en geïsoleerde werk- en levenspatroon dat kenmerkend is voor het maritieme beroep.

De persoonlijke veerkracht of vasthoudendheid speelt daarbij een cruciale rol in hoe zeevarenden met deze stress omgaan. Personen met een hoge mate van mentale weerbaarheid (vaak omschreven als 'hardiness') blijken beter in staat om stressvolle situaties te benaderen en dit als opportuniteit te zien voor persoonlijke groei, in plaats van als bedreiging (Doyle et al., 2016). Een goede persoonlijke vasthoudendheid kan aldus fungeren als een beschermende factor tegen de negatieve gevolgen van stress. Zoals McVeigh et al. (2019) benadrukken, kan het versterken van mentale weerbaarheid een effectieve tool zijn om de stressbestendigheid te vergroten en daarmee het algemene welzijn te bevorderen. In de volgende secties wordt nader toegelicht op welke wijze verschillende factoren bijdragen aan het ontstaan en het versterken van stress.

2.2 Factoren die het welzijn beïnvloeden

2.2.1 De impact van sociale afzondering op zee

Een van de meest bepalende factoren voor het mentale welzijn van zeevarenden is de isolatie die onlosmakelijk verbonden is aan hun beroep. De aard van het beroep brengt met zich mee dat zeevarenden gedurende lange periodes op zee verblijven, ver weg van de buitenwereld, met een beperkt sociaal netwerk (MacLachlan, 2017). Ondanks de technologische vooruitgang in communicatiemiddelen, die het contact met het thuisfront enigszins vergemakkelijken, blijft de fysieke afstand tot familie, vrienden en de maatschappij een zware psychologische belasting. Binnen de isolatie kan er een onderscheid worden gemaakt tussen twee hoofdvormen: sociale isolatie in het algemeen en de afzondering van vrienden en familie in het bijzonder. Tijdens de reis ervaart de

zeevarende beide vormen van isolatie, die om die reden in het vervolg van deze sectie afzonderlijk en uitvoerig worden besproken.

2.2.1.1 Beperkt sociaal contact in een maritieme context

Zeevarenden brengen heel hun tijd door aan boord, waarbij zowel hun werkuren als hun vrije tijd zich in dezelfde besloten omgeving afspelen. Deze omstandigheden leiden tot langdurige periodes van afzondering van de buitenwereld gedurende hun verblijf op zee (Doyle et al., 2016). Deze situatie maakt het bijzonder moeilijk om werk en ontspanning van elkaar te scheiden, wat leidt tot een voortdurende mentale belasting (Exarchopoulos et al., 2018). Het leven op open zee betekent vaak ook een beperkte of zelfs afwezige toegang tot communicatiemiddelen, afhankelijk van de technologische voorzieningen aan boord. Hierdoor worden zeevarenden afgesneden van contact met de buitenwereld, met uitzondering van de bemanningsleden waarmee zij dagelijks samenwerken. Wanneer zeevarenden onvoldoende mogelijkheden hebben om sociale contacten buiten de werkomgeving te onderhouden, ontstaat het risico op gevoelens van frustratie, verveling en uitsluiting. Dit vergroot de kans dat kleine ergernissen uitgroeien tot diepgewortelde negatieve emoties. Wanneer dergelijke gevoelens aanhouden, kunnen zij zich geleidelijk opstapelen en uiteindelijk leiden tot ernstigere psychische klachten, zoals angststoornissen, depressie of agressie. Als reactie hierop zoeken sommige zeevarenden verlichting in ongezonde copingstrategieën, zoals overmatig alcoholgebruik, roken of andere schadelijke gewoonten (Exarchopoulos et al., 2018). Dit soort gedrag biedt slechts tijdelijke verlichting, maar heeft op lange termijn een negatieve impact op zowel de mentale als fysieke gezondheid. Eerder werd al vermeld dat sommige zeevarenden het leven aan boord vergelijken met een gevangenis op zee, waarbij gevangenen aan land nog meer middelen hebben voor sociaal contact dan zeevarenden (Devereux, 2017; Exarchopoulos et al., 2018).

Het onderzoek van Sampson & Ellis (2019) onderstreept de ernst van deze problematiek. Zij stelden vast dat slechts 4,2% van de zeevarenden zich altijd of vaak eenzaam voelt wanneer zij thuis zijn, terwijl dit cijfer stijgt naar 20,2% wanneer zij op zee verblijven. Dit significant hogere percentage toont aan hoe groot de impact van sociale isolatie op het mentale welzijn van zeevarenden daadwerkelijk is en benadrukt het duidelijke contrast tussen de situatie aan boord en het leven thuis.

2.2.1.2 Afstand tot familie en sociale kring

Naast het algemene gebrek aan sociaal contact, vormt ook de langdurige scheiding van familie, vrienden en andere dierbaren een belangrijke bron van stress, eenzaamheid en psychische belasting voor zeevarenden. Het langdurig weg zijn van huis betekent dat zeevarenden vaak afwezig zijn bij belangrijke momenten in het leven van hun dierbaren, zoals geboortes, verjaardagen of andere mijlpalen. Dit gemis versterkt het gevoel van afstand en vervreemding, waardoor de band met het thuisfront onder druk komt te staan. Sampson & Ellis (2019) beschrijven hoe zeevarenden na een lange periode op zee bij thuiskomst het gevoel kunnen hebben een buitenstaander te zijn geworden binnen hun eigen gezin of vriendenkring. Vooral voor jonge ouders weegt deze scheiding zwaar, aangezien zij niet actief kunnen deelnemen aan de opvoeding van hun kinderen en dus belangrijke momenten missen.

Naast gevoelens van eenzaamheid kan een langdurige periode weg van huis ook resulteren in angstgevoelens en bijgevolg overmatige stress. Deze angst kan betrekking hebben op kwesties zoals de loyaliteit van de partner, familieproblemen, vriendschapsproblemen en andere algemene situaties of problemen die zich thuis voordoen (MacLachlan, 2017). De kwestie dat het meeste stress en angst bezorgd is het geval van een ziekte van een dierbare of familielid. Zonder contact en dus zonder updates over de voortgang en ernst van de ziekte, blijven zij voortdurend bezorgd over de situatie van hun familie, waardoor het voor hen dus ook moeilijker wordt om zich op hun werkzaamheden te concentreren. Daarnaast ervaren zeevarenden in dergelijke situaties een diep gevoel van machteloosheid en hulpeloosheid, aangezien zij geen directe ondersteuning kunnen bieden en zich vanwege hun afgezonderde werkplek niet eenvoudig uit deze positie kunnen onttrekken (McVeigh et al., 2019).

De Isolatie van hun vriendenkring, familie en dierbaren heeft dus een aanzienlijke invloed op het mentale welzijn van zeevarenden (McVeigh et al., 2017). De mate waarin deze impact zich manifesteert, is daarbij dan sterk afhankelijk van de situatie thuis tijdens de duur van de reis.

2.2.2 Belemmerde toegang tot ontspanning en herstel aan wal

Een andere cruciale factor die het mentale welzijn van zeevarenden aantast, is het beperkte of geheel ontbrekende verlov aan wal tijdens hun reizen, doordat dit onder

andere de sociale isolatie verder verlengt. Walverlof biedt zeevarenden niet alleen de gelegenheid om tot rust te komen, maar stelt hen ook in staat om andere activiteiten te ondernemen die bijdragen aan hun mentale herstel.

Het ontbreken van verlof aan wal verlengt dus de periode van sociale isolatie, waardoor gevoelens van eenzaamheid en afzondering verder worden versterkt. Tegelijkertijd worden negatieve emoties zoals stress, vermoeidheid en depressie hierdoor verergerd, wat op zijn beurt aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het mentale welzijn van de zeevarende (Exarchopoulos et al., 2018). Het onderzoek van Sampson & Ellis (2019) toont aan dat 52,1% van de zeevarenden het gebrek aan walverlof beschouwt als een belangrijke bron van negatieve gevoelens en neerslachtigheid. Tijdens periodes aan wal worden zelfs de meest eenvoudige bezigheden, zoals een wandeling maken, winkelen of contact hebben met andere mensen, als waardevol en verfrissend ervaren (Sampson & Ellis, 2019).

Toch blijkt uit de praktijk dat het verkrijgen van verlof aan wal steeds moeilijker wordt. Diverse factoren dragen hieraan bij, waaronder de hoge werkdruk in havens, het aantal beschikbare bemanningsleden, strengere veiligheidsmaatregelen en de locatie van moderne havens (Doyle et al., 2016). Deze nieuwe havens worden vaak verder van stedelijke centra gebouwd, waardoor zeevarenden minder gemakkelijk tot geen toegang hebben tot faciliteiten of ontspanningsmogelijkheden. In tegenstelling tot de oudere, meer centraal gelegen havens, ontbreekt het in deze moderne infrastructuur vaak aan voorzieningen die het welzijn van zeevarenden kunnen ondersteunen (Exarchopoulos et al., 2018).

De mogelijkheid tot verlof aan wal wordt dus niet alleen beperkt door logistieke en praktische omstandigheden, maar ook door commerciële belangen. Door de steeds kortere ligperiodes van schepen in havens, waarbij ongeveer 80% van de schepen minder dan 24 uur aan de kant ligt, blijft er vaak onvoldoende tijd beschikbaar voor bemanningsleden om het schip te verlaten (de La Campa Portela & Gil Pérez, 2016). Hoewel het Maritime Labour Convention 2006 expliciet stelt dat 'zeevarenden verlof aan wal moeten krijgen ter bevordering van hun gezondheid en welzijn', blijkt dit recht in de praktijk vaak niet of slechts gedeeltelijk te worden nageleefd (International Labour Organization, 2019). Zoals Exarchopoulos et al. (2018) aangeeft, is de toekenning van walverlof doorgaans afhankelijk van de havenstaat en niet van de scheepseigenaar,

aangezien zeevarenden onder de volledige jurisdictie van de kuststaat vallen. De gelegenheid om aan wal te gaan is van essentieel belang voor het behoud van zowel de fysieke als mentale gezondheid van zeevarenden. Het ontnemen van deze essentiële momenten van rust en herstel vergroot het risico op mentale klachten, verlaagt de werkmotivatie en heeft uiteindelijk negatieve gevolgen voor de algehele gezondheid van de zeevarenden.

2.2.3 Bemanning

Zeevarenden verblijven gedurende lange periodes aan boord, afgesloten van de buitenwereld, waarbij het enige directe sociale contact bestaat uit de bemanning die gezamenlijk verantwoordelijk is voor het varen van het schip van de ene naar de andere bestemming. Daarom heeft de bemanning een aanzienlijke invloed op het welzijn van de zeevarende. De kwaliteit van de onderlinge relaties en de mate van sociale cohesie aan boord bepalen in sterke mate of de werkperiode psychologisch draaglijk blijft of juist leidt tot een versterking van stress en eenzaamheid (Devereux, 2017). Een positieve samenwerking en respectvolle omgang met collega's kunnen gevoelens van isolement verminderen, terwijl spanningen of conflicten binnen het team deze gevoelens juist aanzienlijk kunnen verergeren. Verschillende bemanningsgerelateerde factoren beïnvloeden de sfeer aan boord en daarmee ook het welzijn. Een belangrijke rol hierin is weggelegd voor de gezagsverhoudingen en de hiërarchische structuur op het schip. Een autoritaire of egocentrische houding van de kapitein of leidinggevenden kan snel leiden tot spanningen, neerslachtigheid of zelfs angst bij de overige bemanningsleden (Sampson & Ellis, 2019). Omgekeerd kan dit juist een positieve invloed hebben op het mentale welzijn.

Naast persoonlijke eigenschappen, die sterk samenhangen met individuele karaktertrekken en daardoor minder eenvoudig te veranderen valt, bestaan er ook meer structurele factoren waarop wel actief kan worden ingegrepen. Zo speelt de samenstelling van de bemanning, het aantal bemanningsleden en zelfs de kwaliteit van de scheepskok een belangrijke rol. Deze aspecten worden hieronder verder toegelicht.

2.2.3.1 Samenwerken binnen een cultureel diverse bemanning

In de loop der jaren is het gebruik van multinationale bemanningen binnen de scheepvaartsector uitgegroeid tot de standaard bij de meeste rederijen, voornamelijk

gedreven door economische motieven zoals (de La Campa Portela & Gil Pérez, 2016). Deze diversiteit brengt zowel positieve als negatieve effecten met zich mee. Enerzijds biedt het de mogelijkheid tot culturele verrijking en het ontwikkelen van interculturele vaardigheden, doordat bemanningsleden worden blootgesteld aan verschillende achtergronden, religies en gewoonten. Dit vraagt om een verhoogd cultureel bewustzijn, waarbij niet alleen begrip en acceptatie van culturele verschillen noodzakelijk zijn, maar ook respect voor de persoonlijke waarden, normen en gedragingen van anderen. Dit omvat onder meer iemands houding, communicatiestijl en behoefte aan persoonlijke ruimte (de La Campa Portela & Gil Pérez, 2016). Multinationaliteit kan dus diverse vormen aannemen, variërend van religieuze en culturele achtergronden tot verschillen in behoeften en waarden.

Aan de andere kant kan de aanwezigheid van meerdere nationaliteiten ook zorgen voor aanzienlijke uitdagingen. Verschillen in taalgebruik, culturele gewoonten en sociale verwachtingen vergroten het risico op misverstanden, conflicten en communicatieproblemen tussen de bemanningsleden. In sommige gevallen kan dit leiden tot spanningen binnen het team, racisme of het ontstaan van gevoelens van uitsluiting en isolatie. Wanneer een deel van de bemanning onderling een andere taal spreekt die niet door iedereen wordt begrepen, kan dit bijdragen aan het ontstaan van een sociaal isolatie voor zij die buiten deze cirkel vallen. Dit versterkt vervolgens het gevoel van isolatie en draagt bij aan een toename van eenzaamheid tijdens de reis, wat op zijn beurt het mentale welzijn van de bemanning verder onder druk zet (Devereux, 2017). Individuen die daarentegen dezelfde taal spreken bouwen doorgaans sneller een onderlinge band op dan bemanningsleden met verschillende moedertalen, vanwege de taalbarrière dat tussen hen bestaat.

Een goede beheersing van de gekozen voertaal aan boord is dan ook essentieel om de samenwerking te versterken en misverstanden als gevolg van interpretatie- en communicatieproblemen te voorkomen (MacLachlan, 2017). Culturele en religieuze verschillen hebben historisch gezien vaak aanleiding gegeven tot spanningen en vormen van racisme, wat een aanzienlijke negatieve invloed kan hebben op het mentale welzijn van de betrokken individuen. Het langdurig samenleven en samenwerken in een beperkte omgeving, zoals aan boord van een schip, benadrukt het belang van effectieve

communicatie en sociale vaardigheden om dergelijke spanningen te voorkomen. Het gevoel van uitsluiting als gevolg van taalbarrières en culturele verschillen vormt daarbij een extra risico voor het welzijn van zeevarenden. Het actief overbruggen van deze verschillen en het bevorderen van een inclusieve en respectvolle werkomgeving aan boord zijn dan ook essentieel om sociale spanningen te vermijden en het mentale welzijn van alle bemanningsleden te waarborgen.

2.2.3.2 Verkleinde crewgrootte en toenemende werkdruk

Sinds het begin van de 21ste eeuw is het aantal bemanningsleden op schepen aanzienlijk verminderd. Deze afname is grotendeels het gevolg van de toenemende automatisering, technologische vooruitgang en de verbeterde efficiëntie van grotere schepen, waardoor het mogelijk werd om met een kleinere bemanning te opereren (Exarchopoulos et al., 2018). Daarnaast speelt ook de wens van rederijen om de arbeidskosten te beperken een belangrijke rol in deze ontwikkeling. Waar in de jaren 1950 een schip gemiddeld 40 tot 50 bemanningsleden telde, ligt dit aantal tegenwoordig vaak rond de 17, met uitschieters naar beneden tot slechts 10 op grotere schepen (Exarchopoulos et al., 2018). Deze daling in bemanningsgrootte heeft directe gevolgen voor de werkdruk en de verdeling van taken. Minder bemanningsleden betekent dat elke zeevarende een groter takenpakket draagt, wat leidt tot langere werkuren en een toename van stress en fysieke uitputting. Door deze afname in bemanningsgrootte worden zeevarenden genoodzaakt om meer taken uit te voeren binnen een kortere tijdspanne, onder druk van de competitieve reisschema's waarmee rederijen het beperkte aantal bemanningsleden proberen te compenseren (Exarchopoulos et al., 2018). De verhoogde werkdruk en lange werkuren, in combinatie met beperkte rustmogelijkheden, leiden tot een overmatige werklast en vergroten daarmee aanzienlijk het risico op negatieve gezondheidsgevolgen. Langdurige blootstelling aan deze omstandigheden verhoogt de kans op ernstige klachten, zoals burn-out¹, of op de meer voorkomende problematiek van chronische vermoeidheid², veroorzaakt door een gebrek aan adequate rust en herstel (MacLachlan, 2017). Vermoeidheid is in deze context een belangrijke risicofactor, niet alleen voor de

¹ Burn-out= extreme vermoeidheid of een gevoel niet meer te kunnen werken, veroorzaakt door te hard werken (Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus, 2024)

² Het IMO definieert dit als: het gevoel van moeheid, slaperigheid of uitputting door langdurige mentale of fysieke inspanning, angstige periodes, blootstelling aan zware omstandigheden, of slaapegebrek. Vermoeidheid resulteert in verminderde prestaties en alertheid (ITF Seafarers, z.d.)

gezondheid van de zeevarende zelf, maar ook voor de veiligheid aan boord. Afnemende alertheid en concentratie als gevolg van oververmoeidheid verhogen de kans op fouten en ongevallen, wat zowel het welzijn als de operationele prestaties van het schip in gevaar brengt (Exarchopoulos et al., 2018). Het aantal bemanningsleden aan boord speelt dus een cruciale rol in verband met de werkdruk, vermoeidheid en dus het mentale welzijn van zeevarenden.

2.2.3.3 Voeding en het belang van maaltijden voor het welzijn

Een vaak onderschatte maar belangrijke factor voor het welzijn van zeevarenden is de kwaliteit van de voeding aan boord, waarbij de kok dus een essentiële rol vervult (Electrical Superintendent, 2020). Uit een interview van Sampson & Ellis (2019) blijkt dat goede voeding een positieve invloed heeft op het welzijn van zeevarenden. Na een lange en intensieve werkdag kijken bemanningsleden uit naar een smakelijke maaltijd, die niet alleen een moment van ontspanning en plezier biedt, maar ook bijdraagt aan het herstel van hun energie en gemoedstoestand (Sampson & Ellis, 2019). Het gezamenlijk nuttigen van maaltijden creëert daarbij ook een belangrijk sociaal moment, waarin ruimte is voor onderlinge interactie en verbondenheid binnen de bemanning. Dit versterkt dan het gevoel van gemeenschap aan boord en draagt positief bij aan het mentale welzijn. De kwaliteit van de kok en de maaltijden kan per schip sterk verschillen, afhankelijk van de ervaring en vaardigheden van de kok zelf. Goed bereide maaltijden door een bekwame kok spelen daarbij een cruciale rol in het behouden van een positieve sfeer binnen de bemanning en draagt rechtstreeks bij aan het mentale welzijn van de zeevarenden. Tijdens het interview van Sampson & Ellis (2019) gaf een zeevarende treffend aan: 'De belangrijkste persoon aan boord is de kok. Als het eten goed is, zijn de meeste mensen blij.' Deze uitspraak onderstreept opnieuw het grote belang van een bekwame kok aan boord voor het welzijn en de sfeer binnen de bemanning.

2.2.4 De invloed van hiërarchie en verantwoordelijkheid op het welzijn

De rang en de specifieke rol die een individu aan boord bekleedt, hebben een directe invloed op het mentale welzijn van de betreffende zeevarende. Bepaalde rangen en functies blijken gevoeliger te zijn voor negatieve invloeden op het mentaal welzijn en gaan vaker gepaard met hogere niveaus van emotionele uitputting en mentale belasting (Sampson & Ellis, 2019). Daarnaast toont het onderzoek van McVeigh et al. (2019) aan dat

zeevarenden met een lagere rang doorgaans te maken hebben met de meest ongunstige arbeidsvoorwaarden, wat hun welzijn extra onder druk zet.

De aard van de functie speelt hierin ook een belangrijke rol. MacLachlan (2017) merkte op dat loodsen en motorbemanning vaker te maken hebben met slaapstoornissen dan de dekbemanning, terwijl de dekbemanning op haar beurt het laagste niveau van werktevredenheid rapporteert. Daarnaast is er de kapitein, die de volledige verantwoordelijkheid draagt voor het schip, de lading en de bemanning. Volgens het MARTHA-project³ wordt de kapitein beschouwd als de rang die het meest lijdt onder vermoeidheid en stress, in vergelijking met andere bemanningsleden (Exarchopoulos et al., 2018).

Dit illustreert dat de rang en functie aan boord bepalend zijn voor de mate van verantwoordelijkheid en de aard van de werkomstandigheden waarmee een zeevarende wordt geconfronteerd. Deze verschillen kunnen leiden tot uiteenlopende mentale belasting, zoals vermoeidheid, stress of andere klachten, die het mentale welzijn negatief beïnvloeden. Afhankelijk van hun rol zullen bemanningsleden daardoor meer of juist minder kwetsbaar zijn voor factoren die het welzijn onder druk zetten.

2.2.5 Criminalisering van de zeevarenden

Een bijkomende factor die het mentale welzijn van zeevarenden onder druk zet, is de zogenaamde criminalisering van maritiem personeel. Dit fenomeen verwijst naar de strafrechtelijke vervolging van zeevarenden bij incidenten op zee, vaak zonder voldoende bewijs of eerlijke juridische behandeling. Maritieme incidenten kunnen ingrijpende negatieve gevolgen hebben, zowel op mentaal en fysiek als op administratief en juridisch vlak. De mentale impact van dergelijke incidenten, en in het bijzonder bij traumatische ervaringen, wordt bovendien verergerd wanneer zeevarenden dus tijdens juridische procedures niet op een eerlijke en correcte wijze worden behandeld (Exarchopoulos et al., 2018).

Wereldwijd bestaan aanzienlijke verschillen in juridische systemen en handhavingspraktijken, waardoor zeevarenden tijdens onderzoeken en het risico lopen geconfronteerd te worden met willekeurige vervolging of schendingen van hun

³Dit project onderzoekt manieren om vermoeidheid aan boord van schepen en bijhorende risico's te verminderen. Het heeft als doel een vermoeidheidsrisicobeheersysteem (FRMS) op poten te zetten. (SAFETY4SEA, 2016)

fundamentele mensenrechten. De buitenlandse jurisdictie bepaalt dus hoe en in welke mate zeevarenden behandeld en gestraft worden. Doordat er geen bindende internationale wetgeving bestaat die hun rechten in dergelijke situaties waarborgt, worden zeevarenden vaak onvoldoende beschermd wanneer zij onderworpen zijn aan een buitenlandse rechtsorde. Deze onrechtvaardige behandeling kan dan potentieel een rampzalige impact hebben op het mentale welzijn van zeevarenden (Exarchopoulos et al., 2018). De schending van de mensenrechten van zeevarenden tijdens een onderzoek en vervolging van een maritiem incident wordt aangeduid met de term 'criminalisering van zeelieden' (MacLachlan, 2017). Deze benadering houdt in dat maritieme incidenten beschouwt worden als daadwerkelijke misdrijven (Exarchopoulos et al., 2018).

De vrees om vervolgd te worden voor zaken die buiten hun controle of verantwoordelijkheid liggen, creëert een constante onderliggende spanning en angst onder zeevarenden. In bepaalde gevallen worden bemanningsleden, zoals de kapitein of enkele officieren, zelfs vastgehouden totdat de eigenaar van het schip of de P&I-club een overeengekomen bedrag heeft voldaan (Exarchopoulos et al., 2018). Het ontbreken van toegang tot juridische bijstand en een eerlijk proces maakt de situatie des te ernstiger, doordat het hen in feite machteloos maakt in dergelijke situaties (Exarchopoulos et al., 2018). Als gevolg hiervan ervaren zeevarenden voortdurende angst tijdens hun reizen, angst om (onrechtmatig) vervolgd te worden. Vooral jongere en minder ervaren bemanningsleden ervaren deze dreiging als bijzonder zwaar, mede vanwege hun beperkte kennis van juridische procedures, waardoor zij kwetsbaarder zijn voor onwetendheid (Exarchopoulos et al., 2018).

Voor het bevorderen van het mentale welzijn van zeevarenden is het dus van groot belang dat zij zich beschermd en veilig voelen. Dit vereist niet alleen de waarborging van fundamentele rechten, maar ook passende aanpassingen in de wetgeving en gegarandeerde toegang tot juridische bijstand. Zoals Exarchopoulos et al. (2018) benadrukt, kan de criminalisering van zeevarenden aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor hun mentaal welzijn.

2.2.6 Werkonzekerheid als bron van mentale belasting

De vrees voor baanverlies is een veelvoorkomende zorg, zowel in de maritieme sector als in andere beroepsgroepen. Deze angst kan toenemen naargelang de economische

situatie thuis, waarbij het behoud van werk extra belangrijk wordt wanneer de financiële omstandigheden al kwetsbaar zijn. Baanonzekerheid vormt een aanzienlijke bron van druk en stress, waarbij deze vrees verder wordt versterkt door de toenemende inzet van contractarbeid binnen de sector (Akamangwa, 2016). Daarnaast zijn zeevarenden zich ervan bewust dat zij relatief eenvoudig vervangen kunnen worden zodra zij door de werkgever als financieel nadelig worden beschouwd, wat de stress verder vergroot en de druk verhoogt om geen fouten te maken (Akamangwa, 2016).

De angst om als psychologisch kwetsbaar te worden bestempeld, houdt veel zeevarenden tegen om openlijk te spreken over mentale problemen of hulp te zoeken. Zij vrezen dat het toegeven aan psychische klachten zou kunnen leiden tot het verlies van hun baan (MacLachlan, 2017).

Akamangwa (2016) stelt vast dat de voortdurende onzekerheid rond werkgelegenheid nauw samenhangt met het mentale welzijn van zeevarenden en bovendien kan bijdragen aan ernstige gezondheidsproblemen. De aanhoudende angst, stress en constante druk om geen fouten te maken vormen daardoor een aanzienlijke belasting voor het mentaal welzijn van de bemanning.

2.2.7 Intense werkdruk

De werkdruk op zee is doorgaans hoog, waarbij zeevarenden worden aangemoedigd om taken snel en efficiënt uit te voeren om economische belangen te dienen. In een interview, uitgevoerd door McVeigh et al. (2019), gaf een zeevarende aan dat deze druk afkomstig is van meerdere partijen, waaronder scheepsautoriteiten, eigenaars, charteraars en zelfs fabrikanten van apparatuur. Deze brede en constante druk vormt een belangrijke bron van stress en vermoeidheid. De oorsprong van deze intensieve werkomstandigheden ligt in de wereldwijde concurrentiedruk binnen de maritieme sector, waarin rederijen streven naar maximale efficiëntie door snelle en kwalitatief hoogstaande dienstverlening. Het bekende gezegde “Time is Money” weerspiegelt deze mentaliteit, waarbij elk tijdsverlies wordt vertaald naar financiële schade voor de rederij. Hoe sneller een taak wordt uitgevoerd, hoe lager de bijbehorende kosten. Deze efficiëntiegerichte benadering leidt echter tot een verhoogde werkdruk. Volgens Akamangwa (2016) kan de combinatie van toenemende werkdruk en complexiteit van de taken niet alleen overmatige stress veroorzaken, maar ook schadelijke gevolgen hebben

voor zowel de fysieke als psychologische gezondheid van werknemers. In een wereld waarin snelheid en prestatie centraal staan, raken werknemers steeds vaker zowel mentaal als fysiek uitgeput door de voortdurende druk om aan strikte criteria en deadlines te voldoen. Deze aanhoudende uitputting vormt een ernstige bedreiging voor het welzijn en kan leiden tot burn-out. MacLachlan (2017) beschrijft in dit kader het zogenoemde 'chronische verantwoordelijkheidssyndroom', waarbij individuen het gevoel ontwikkelen dat uitsluitend zichzelf in staat zijn bepaalde taken uit te voeren. Dit leidt tot overbelasting en uiteindelijk tot zelfuitputting (MacLachlan, 2017).

Hoewel deze prestatiedruk economische voordelen kan opleveren voor de rederijen, blijft de prijs die zeevarenden hiervoor betalen in termen van gezondheid en welzijn aanzienlijk.

2.2.8 Duty tours (werkuren)

Een kenmerkend aspect van het beroep is het uitvoeren van lange werkuren op vaste momenten tijdens de dag. Het werkschema aan boord wordt doorgaans georganiseerd in shifts van 4 of 6 uur, waarbij de bemanning is opgedeeld in drie groepen en afwisselend de wacht van elkaar overnemen. Dit systeem bepaalt in hoge mate de hoeveelheid rust die zeevarenden kunnen nemen en heeft daardoor een directe invloed op hun mentale welzijn. Wanneer een zeevarende is ingedeeld in het 4-urensysteem, beschikt hij over een ononderbroken rustperiode van 8 uur, wat zorgt voor een consistente dagindeling en dagelijkse wachtdiensten op vaste tijdstippen (de La Campa Portela & Gil Pérez, 2016). Gedurende de rusturen wordt van zeevarenden niet enkel verwacht dat zij slapen, eten en recupereren, maar ook dat zij bijkomende taken voltooien die tijdens de wachtdienst niet konden worden afgerond (de La Campa Portela & Gil Pérez, 2016). Dit verkort de effectieve slaaptijd en beperkt zo de mogelijkheid tot volledig herstel. Het 6-ur-op, 12-ur-af systeem daarentegen biedt meer rusttijd, meer tijd voor al die activiteiten en toch nog voldoende slaap te krijgen. Maar dit wachtsysteem zorgt ook voor langere werkuren en leidt door de wisselende wachttijden tot onregelmatigheid in het slaappatroon. Elke wachtdienst kent daarbij specifieke voor- en nadelen, waarbij de lengte van de rustperiodes in belangrijke mate wordt bepaald door het aantal bemanningsleden aan boord. Beide systemen brengen bovendien op langere termijn aanzienlijke vermoeidheid met zich mee, wat wordt bevestigd door Doyle et al. (2016), die stelt dat één op de vier

zeevarenden tijdens de wacht in slaap valt.

Daarnaast is er een toename in de wekelijkse werkuren waarneembaar. Terwijl het gemiddelde eerder tussen de 67 en 70 uur lag, werkt tegenwoordig ongeveer de helft van de zeevarenden meer dan 85 uur per week (Doyle et al., 2016; McVeigh et al., 2019)).

Lange werkuren vormen op zichzelf al een aanzienlijke bron van stress en vermoeidheid, maar dit effect wordt verder versterkt wanneer werkgerelateerde taken het circadiaanse ritme⁴ en het natuurlijke slaappatroon van zeevarenden verstoren (Akamangwa, 2016).

Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit van slaap van het individu. Het MARTHA-project ondersteunt deze bevindingen en dat dergelijke uitgestrekte wachturen gepaard gaan met verhoogde stressniveaus en vermoeidheid bij zeevarenden (Exarchopoulos et al., 2018). Daarnaast wijst MacLachlan (2017) op de negatieve effecten van nachtwerk, dat gepaard gaat met een verhoogd risico op slaapstoornissen en andere ernstige gezondheidsproblemen. Dit onderstreept dat ook het tijdstip waarop het werk wordt verricht een belangrijke rol speelt.

⁴ Circadiaanse ritme is het biologische ritme van de persoonlijke biologische klok die de 24-uurscycli van het menselijk lichaam beheerst, waaronder de slaap-waakcyclus. (*Het circadiaans ritme – wat is het en hoe werkt het?*, 2021)

3 Situatie tijdens Covid-pandemie (2019-2021)

3.1 Algemene welzijn van de zeeman

Zoals eerder besproken, stond het mentale welzijn van zeevarenden reeds vóór de covid-19 pandemie onder druk door de aard van hun werk. Deze wereldwijde gezondheids crisis leidde tot strenge maatregelen zoals quarantaines, reisbeperkingen en grenssluitingen, waardoor het dagelijkse leven, ook binnen de maritieme sector, drastisch veranderde. Zeevarenden, die al tot een van de meest geïsoleerde beroepsgroepen behoren, werden door de plotselinge opkomst van het SARS-CoV-2-virus nog verder afgesloten van de buitenwereld. Het aanpassingsvermogen van zeevarenden werd op de proef gesteld door de vele veranderingen en onzekerheden waarmee zij werden geconfronteerd. Vooral in de beginfase van de pandemie heerste er veel verwarring over de geldende regels en de praktische gevolgen hiervan voor het werk en het welzijn aan boord.

Diverse onderzoeken tonen aan dat de mentale gezondheid van zeevarenden tijdens de pandemie aanzienlijk werd aangetast. Symptomen van stress, angst, depressie en vermoeidheid kwamen frequent voor. In ernstige gevallen resulteerden deze symptomen soms in suïcidale gedachten of handelingen. Uit een studie van Pauksztat et al. (2020) bleek dat 41,2% van de ondervraagde zeevarenden zich vrijwel dagelijks of dagelijks verdrietig, depressief of hopeloos voelde gedurende een periode van zeven dagen.

Daarnaast gaf meer dan de helft van de respondenten aan gevoelens van angst, bezorgdheid of zorgen te ervaren, met 52,5% die zich specifiek bang, angstig of bezorgd voelde en 56,9% die zich voortdurend zorgen maakte. De Seafarers Happiness Index vertoonde duidelijke fluctuaties in tevredenheidsscores tijdens de pandemieperiode. In 2019 werd een gemiddelde score van 6,33 op 10 geregistreerd, gevolgd door een lichte daling naar 6,30 in 2020 en een lichte stijging naar 6,36 in 2021 (Seafarers Happiness Index, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d). Tijdens de eerste piek van de coronapandemie, in het tweede kwartaal van 2020, daalde de score tot 6,18 op 10 (Seafarers Happiness Index, 2020b). De laagste tevredenheid werd echter gemeten in het tweede kwartaal van 2021, met een score van slechts 5,99 op 10 (Seafarers Happiness Index, 2021b). Deze schommelingen illustreren dat zeevarenden tijdens de pandemie werden geconfronteerd met opeenvolgende

periodes van verhoogde en verlaagde tevredenheid, waarbij de zwaarste periodes gepaard gingen met een merkbaar daling in welzijn.

Naast gevoelens van stress, angst en depressie werd ook melding gemaakt van uitputting, slapeloosheid en vermoeidheid. Uit het onderzoek van Pauksztat et al. (2020) bleek dat ongeveer een derde van de zeevarenden regelmatig dergelijke klachten ondervond, waarbij 20% meldde dagelijks of bijna dagelijks onder deze symptomen te lijden (gedurende een periode van 7 dagen).

De pandemie leidde tot de sluiting van zowel nationale als internationale grenzen, waardoor naar schatting 400.000 zeevarenden gestrand raakten aan boord van hun schepen (C, 2022; Lucas et al., 2021). Deze situatie bracht aanzienlijke uitdagingen met zich mee op het vlak van repatriëring, bemanningswisselingen, werkgelegenheid en andere gerelateerde kwesties. Tijdens de pandemie werden de dagelijkse routines van zeevarenden ernstig verstoord, wat bij velen leidde tot een gevoel van onzekerheid. Deze toegenomen onzekerheden veroorzaakten aanzienlijke niveaus van stress en angst gedurende deze periode. De pandemie bracht niet alleen veranderingen in denkwijzen en percepties met zich mee, maar had tevens een merkbare invloed op het mentale welzijn van zeevarenden. In het vervolg worden de specifieke factoren besproken die dat welzijn hebben beïnvloed, factoren die hun oorsprong vonden in de pandemie, of waarvan de impact door de omstandigheden tijdens deze periode aanzienlijk is toegenomen.

3.2 Factoren die het welzijn beïnvloeden

De pandemie bracht uiteenlopende veranderingen en nieuwe uitdagingen met zich mee, waaronder quarantainemaatregelen, grenssluitingen en andere beperkende omstandigheden. De Covid-19-pandemie introduceerde nieuwe stressoren voor zeevarenden en versterkte bestaande problemen. Zowel de maatregelen tegen virusverspreiding als de gevolgen daarvan voor het dagelijks leven aan boord hadden een aanzienlijke impact op het mentale welzijn. De belangrijkste factoren die tijdens deze periode het sterkst naar voren kwamen, worden in het vervolg nader toegelicht.

3.2.1 Verergerde afzondering door pandemiemaatregelen

De Covid-19-pandemie, in combinatie met de daaropvolgende quarantainemaatregelen, leidde wereldwijd tot een toename van sociale isolatie. In het kader van de bestrijding

van het virus werden het recht op sociaal contact en de mogelijkheid om het schip te verlaten sterk ingeperkt. Hoewel het internet een belangrijk middel bood om in contact te blijven met de buitenwereld zonder risico op besmetting, bleek dit in de praktijk vaak onvoldoende. In veel gevallen was de internetverbinding aan boord gebrekkig, wat de communicatie met familie en dierbaren aanzienlijk bemoeilijkte.

Uit het onderzoek van Coutroubis et al. (2021) bleek dat ongeveer de helft van de 400 ondervraagde zeevarenden moeilijkheden ondervond om contact te onderhouden met hun thuisfront. Bovendien gaf 91% van de deelnemers aan hun familie meer dan gewoonlijk te missen, terwijl 80% zich meer geïsoleerd voelde dan de rest van de samenleving. Voor zeevarenden bestond het enige directe sociale contact in deze periode uit de bemanningsleden met wie zij in quarantaine verbleven, terwijl hun familieleden aan wal de quarantaine gezamenlijk konden doorbrengen. Het langdurig opgesloten zijn aan boord droeg aanzienlijk bij aan verhoogde spanningen en conflicten binnen de bemanning (Pauksztat et al., 2020). Tijdens de pandemie werden veel zeevarenden langdurig aan boord gehouden, zonder uitzicht op repatriëring of enige mogelijkheid om de crisis samen met hun familie door te brengen. Door de verlenging van hun verblijf aan boord kwam het mentale welzijn van zeevarenden steeds verder onder druk te staan. De quarantaineperiode werd vaak verlengd tot een onbepaalde datum, waardoor velen het gevoel kregen er slechter aan toe te zijn dan gevangenen, die ten minste duidelijkheid hebben over hun vrijlating (Brooks & Greenberg, 2022b; C, 2022; Slišković, 2020). De onzekerheid over het einde, in combinatie met het gebrek aan financiële compensatie bij verlengde contracten, zorgde voor gevoelens van frustratie, machteloosheid en psychische uitputting (C, 2022; Onakpojeruo et al., 2023).

Het langdurig opgesloten zijn op zee veroorzaakte dus niet alleen spanningen binnen het team, maar resulteerde ook in toenemende gevoelens van stress, angst en eenzaamheid, die in ernstigere gevallen uitmondde in depressie of burn-out. Verschillende onderzoeken wijzen op de psychologische gevolgen van langdurige fysieke isolatie. Zo stellen Baygi et al. (2022) dat dergelijke omstandigheden kunnen leiden tot symptomen van depressie, angststoornissen en posttraumatische stress. De aanhoudende sociale en fysieke afzondering tijdens de pandemie had dan ook een diepgaande impact op het mentale welzijn van zeevarenden, waarbij vooral gevoelens van angst en depressie

overheersend waren. De impact van sociaal isolement wordt aanzienlijk zwaarder wanneer zeevarenden langdurig gescheiden zijn van hun familie, vrienden en dierbaren. Deze afstand kan leiden tot een groeiend gevoel van vervreemding ten opzichte van hun sociale omgeving. Voor kersverse ouders is de situatie vaak nog complexer, aangezien hun beperkte aanwezigheid thuis kan resulteren in opvoedingsproblemen en gemiste momenten in de ontwikkeling van hun kind(eren) (Karas & Kapács, 2023). Tijdens de pandemie werd het gevoel van gemis en afzondering verder versterkt, vooral wanneer de mogelijkheden tot communicatie aan boord beperkt waren. De angst om belangrijke momenten en gebeurtenissen in het leven van dierbaren te missen werd hierdoor versterkt, wat het mentale welzijn van zeevarenden nog verder onder druk zette.

Karas & Kapács (2023) vatten het leven aan boord treffend samen met de woorden: “Het leven aan boord aan het begin van het project kan als goed worden beschouwd en vervolgens in geïsoleerde gebeurtenissen veranderen.” Deze uitspraak illustreert hoe snel zeevarenden in een toestand van isolatie kunnen terechtkomen en hoe diepgaand deze afzondering het mentale welzijn kan aantasten.

3.2.2 Belemmerde toegang tot noodzakelijke voorzieningen aan wal

Een bijkomende factor die het mentale welzijn van zeevarenden tijdens de pandemie aanzienlijk heeft beïnvloed, is het gebrek aan toegang tot diensten en voorzieningen aan wal. Om de verspreiding van het virus te beperken, werden dus zowel nationale als internationale grenzen gesloten. Daarnaast lieten veel lokale overheden schepen langdurig wachten of weigerden zij hen de toegang tot de haven (C, 2022). Volgens Pauksztat et al. (2020) had de pandemie vooral een ingrijpende impact op de bemanningswisselingen, een onderwerp dat later uitgebreider wordt besproken, alsook op de interactie tussen schip en wal. Als gevolg van de sterk beperkte toegang tot wal en de bijbehorende moeilijkheden bij het verkrijgen van voorraden. Deze beperkte toegang had bovendien ernstige gevolgen voor de medische zorg aan boord. Zeevarenden met gezondheidsproblemen konden vaak geen arts raadplegen, aangezien lokale quarantaineregels een fysiek bezoek onmogelijk maakten (Slišković, 2020). Het gebrek aan toegang tot een goede behandeling en medische hulp illustreert hoezeer fundamentele noden van bemanningsleden tijdens deze periode in het gedrang kwamen. Deze situatie leidde tot een verslechtering van hun lichamelijke gezondheid, wat op zijn

beurt een negatieve invloed had op hun mentaal welzijn. Niet alleen werd de toegang tot medische zorg belemmerd, maar ook essentiële logistieke activiteiten, zoals het aan boord komen van aannemers voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, werden ernstig bemoeilijkt. Het wegvallen van deze faciliteiten bracht dus niet alleen praktische moeilijkheden met zich mee, maar ging ook gepaard met gevoelens van verwaarlozing en machteloosheid. Daarnaast had het gebrek aan effectieve communicatie tussen schip en wal invloed op de manier waarop problemen aan boord werden aangepakt. Zeevarenden waren in veel gevallen geneigd om zelf oplossingen te zoeken voor uiteenlopende kwesties, waaronder gezondheidsproblemen, in plaats van externe ondersteuning in te roepen, wat het stressniveau verder kon verhogen. Li et al. (2022) wijzen erop dat dit vooral het geval was wanneer de inbreng van de bemanning werd geminimaliseerd of genegeerd door walmanagers. Het gebrek aan adequate ondersteuning leidde zo tot frustratie en versterkte het gevoel van isolatie en machteloosheid bij veel zeevarenden.

Het wegvallen van walverlof tijdens de pandemie had een negatieve invloed op zeevarenden, met negatieve gevolgen voor zowel hun fysieke en mentale gezondheid als hun prestaties aan boord. Uit het onderzoek van Brooks & Greenberg (2022b) blijkt dat respectievelijk vijf zesde en drie vierde van de ondervraagde zeevarenden negatieve gevolgen ondervonden van het wegvallen van deze rustmomenten aan wal. Daarnaast bleek dat niet alle zeevarenden op de hoogte waren van hun rechten en de internationale voorschriften met betrekking tot walverlof. Waar 70% aangaf goed geïnformeerd te zijn over de internationale regelgeving hierover, was 5% zich daar helemaal niet van bewust (Brooks & Greenberg, 2022b). Hoewel het weigeren van walverlof de angst voor besmetting met het virus enigszins kon verminderen, blijft walverlof, zoals herhaaldelijk benadrukt, van cruciaal belang voor het mentale welzijn en de gezondheid van zeevarenden (Brooks & Greenberg, 2022b). Tijdens deze periode werd dit recht dus echter nog verder ingeperkt, waardoor hun mentaal welzijn nog verder onder druk kwam te staan.

3.2.3 Vertragingen en onzekerheid rond aflossingen

Bemanningswisselingen vormen een essentieel onderdeel van het welzijnsbeleid in de maritieme sector. Normaal gezien vinden maandelijks wereldwijd ongeveer 150.000 bemanningswisselingen plaats voor de ongeveer 1,6 miljoen zeevarenden om te voldoen

aan de arbeids- en welzijnsregels van de diverse internationale conventies (Pauksztat et al., 2021). Tijdens de pandemie werd het proces van bemanningswisselingen ernstig verstoord door grenssluitingen en strikte lokale regelgeving. Als gevolg daarvan konden in veel gevallen geen wissels plaatsvinden, waardoor zeevarenden tegen hun wil en zonder compensatie gedwongen waren langer aan boord te blijven dan hun contract toeliet.

Deze verlengde periodes leidden vaak tot het overschrijden van de arbeidslimieten vastgelegd door het Maritime Labour Convention 2006 (Baygi et al., 2021; Brooks & Greenberg, 2022b; Pauksztat et al., 2021; Timilsina & Baygi, 2023).

Het uitblijven van bemanningswisselingen na het aflopen van contracten leidde tot een aanzienlijke toename van stress bij zeevarenden en had een sterke invloed op hun mentaal welzijn (Onakpojeruo et al., 2023). De verlenging van hun verblijf aan boord bracht niet alleen mentale belasting met zich mee, maar veroorzaakte ook fysieke uitputting. Zeevarenden werden gedurende deze periode blootgesteld aan voortdurende stress en vermoeidheid, zonder de mogelijkheid om zich los te maken van de werkomgeving of te herstellen in een andere context. De crisis rond bemanningswisselingen was dan ook een cruciale factor voor het mentale welzijn van zeevarenden tijdens de pandemie.

Het onvrijwillig verlengen van werkperiodes, vaak zonder financiële compensatie en zonder enige duidelijkheid over een einddatum, tastte het vertrouwen en de motivatie van zeevarenden aan. Velen ervaarden deze situatie als uitzichtloos, wat leidde tot zowel psychologische als fysieke gevolgen (Li et al., 2022; Onakpojeruo et al., 2023).

Zeevarenden die langdurig aan boord verbleven, voelden zich zowel mentaal als fysiek uitgeput. Zij rapporteerden een intense vermoeidheid, voortkomend uit een ontregeling tussen lichaam en geest (C, 2022).

Volgens Hayes-Mejia & Stafström (2023) had met name de eerste fase van de pandemie, waarin repatriëring vrijwel onmogelijk was en quarantaineverplichtingen strikt werden toegepast, de meest ingrijpende impact op het welzijn van zeevarenden. De reisbeperkingen en het uitblijven van bemanningswisselingen vormden een centraal probleem dat hun mentale gezondheid ernstig onder druk zette. In reactie hierop trachtte UNCTAD (2021) maatregelen te nemen om deze situatie aan te pakken en de fundamentele mensenrechten van zeevarenden te waarborgen (Li et al., 2022).

3.2.4 Toegenomen financiële onzekerheid

Terwijl sommige zeevarenden moeilijkheden ondervonden om van boord te gaan, zaten anderen juist thuis en konden zij niet aan boord komen. Deze situatie was grotendeels het gevolg van de aanhoudende crisis rond repatriëring en bemanningswisselingen. Voor zeevarenden die niet konden inschepen, betekende dit niet alleen het uitblijven van loon, maar ook voortdurende onzekerheid over hun baan en de dreiging van werkloosheid (Onakpojeruo et al., 2023). Het ervaren van angst had een duidelijk negatief effect op het mentale welzijn van zeevarenden, vooral bij wie thuis de enige kostwinner was en reeds in een kwetsbare financiële situatie verkeerde. Slišković (2020) toont aan dat sommigen als gevolg hiervan hun baan verloren. Ook binnen de passagiersvaartsector leefde bij zeevarenden bezorgdheid over de toekomst van hun werk, zij uitten twijfels over de levensvatbaarheid van de sector en vreesden dat deze de gevolgen van de pandemie mogelijk niet zou overleven (Brooks & Greenberg, 2022b). Dit bracht de werkzekerheid van bemanningsleden verder in het gedrang en versterkte de gevoelens van onzekerheid en angst bij velen.

De vrees voor werkloosheid en de daarmee gepaard gaande financiële onzekerheid veroorzaakte bij zeevarenden aan wal aanzienlijke stress, gepaard met toenemende angstgevoelens en slapeloosheid. Dit had dus een negatieve impact op zowel hun mentale welzijn als hun fysieke gezondheid. Zeevarenden die daarentegen wél aan boord konden blijven, toonden zich dankbaar en beschouwden zichzelf als bevoorrecht aangezien zij hun inkomen konden behouden en hun familie financieel konden blijven ondersteunen, in tegenstelling tot hun werkloze collega's aan wal (Slišković, 2020).

3.2.5 Bezorgdheid over besmetting en gezondheidsrisico's

Tijdens de pandemie was de vrees voor besmetting met het SARS-CoV-2-virus sterk aanwezig onder zeevarenden. De hoge besmettelijkheid van het virus en de beperkte mogelijkheden om afstand te bewaren in de afgesloten ruimtes aan boord versterkten deze bezorgdheid. Vooral contact met walpersoneel, havendiensten of bij bemanningswisselingen werd als risicovol ervaren (Pauksztat et al., 2020).

Uit onderzoek van Pauksztat et al. (2020) bleek dat ongeveer de helft van de respondenten zich onveilig voelde tijdens hun verblijf in de haven, terwijl 84,7% zich daarentegen wél veilig voelde wanneer het schip zich op zee bevond. Dit illustreert hoe het schip, als geïsoleerde omgeving, werd beschouwd als relatief veilig zolang externe contacten vermeden konden worden. Tegelijkertijd werd de angst versterkt door het besef dat de introductie van het virus aan boord, bijvoorbeeld via een besmet bemanningslid of contact met wal, potentieel catastrofale gevolgen kon hebben.

Aangezien het schip een sterk geïsoleerde omgeving is, kan het virus zich in korte tijd over de volledige bemanning verspreiden.

Uit het onderzoek van Coutroubis et al. (2021) blijkt dat 95% van de 400 ondervraagde zeevarenden bezorgd was over een mogelijke besmetting met het virus aan boord, zowel voor zichzelf als voor collega's. Daarnaast gaf 86% van dezelfde respondenten aan zich zorgen te maken over besmetting in het algemeen, met name bij terugkeer naar huis na afloop van hun contract. Deze voortdurende bezorgdheid veroorzaakte aanzienlijke stress en had daarmee een negatieve invloed op het mentale welzijn van zeevarenden. De mate van bezorgdheid bleek bovendien nauw samen te hangen met de beschermende maatregelen die aan boord werden genomen om de verspreiding van het virus tegen te gaan. Terwijl sommige zeevarenden zich op zee zelfs veiliger voelden dan thuis, gaf 60% van de 72 deelnemers in het onderzoek van Brooks & Greenberg (2022b) aan dat zij zich aan boord onvoldoende beschermd voelden tegen het virus.

Gezien het hoge dodental als gevolg van het virus was de angst voor besmetting onder zeevarenden begrijpelijk. Deze bezorgdheid leidde tot overmatige stress, mentale uitputting en een voortdurende staat van waakzaamheid, waarbij elk contact, zelfs met mede-bemanningsleden, zoveel mogelijk werd vermeden. Hierdoor werd ook het sociale contact, nochtans een essentieel element voor het mentale welzijn, bewust beperkt of volledig vermeden.

3.2.6 Bezorgdheid over dierbaren en familiale omstandigheden

De langdurige scheiding van familieleden tijdens deze moeilijke periode bracht bij zeevarenden grote bezorgdheid teweeg over de gezondheid, veiligheid en financiële situatie van hun dierbaren (Pauksztat et al., 2020, 2021). Deze bezorgdheid veroorzaakte aanzienlijke stress, wat het mentale welzijn zwaar onder druk zette. Uit het onderzoek

van Brooks & Greenberg (2022a) blijkt dat de angst omwille van het welzijn van geliefden tijdens de pandemie het gevoel van eenzaamheid en het gemis van dierbaren verder heeft versterkt. Deze bezorgdheid werd nog verdiept door het onvermogen om fysiek nabij te zijn of hulp te bieden, bijvoorbeeld in geval van ziekte, besmetting of andere familiale crisissituaties. Wat bij velen leidde tot gevoelens van machteloosheid, angst, slapeloosheid en zelfs een gevoel van nutteloosheid (Karas & Kapács, 2023).

Het gevoel van angst voor een mogelijke besmetting van een geliefde werd verder aangewakkerd door het bewustzijn van de lokale pandemiesituatie en het besmettingsniveau in de regio waar hun familie zich bevond. Daarom was toegang tot communicatie met familie of het thuisfront van cruciaal belang om op de hoogte te kunnen blijven van de omstandigheden en het mentaal welzijn enigszins te waarborgen. De aanhoudende stress en bezorgdheid over het welzijn van familieleden had dan ook een aanzienlijke negatieve invloed op het mentale welzijn van zeevarenden.

3.2.7 Stress door toekomstonzekerheid

Aan het begin van de pandemie werden zeevarenden geconfronteerd met grote onzekerheden over tal van aspecten, waaronder de duur van de crisis en hun persoonlijke toekomst. Zij werden niet alleen geconfronteerd met vragen over hun individuele toekomst, maar ook over de bredere toekomst van de maritieme sector. Veel zeevarenden wisten dus niet hoe lang de crisis zou duren, welke maatregelen van kracht zouden blijven of wat de gevolgen zouden zijn voor hun carrièreperspectieven (Slišković, 2020). Deze aanhoudende onzekerheid vormde een belangrijke bron van stress, vooral wanneer zij langdurig aanhield. Volgens Brooks & Greenberg (2022a) en Slišković (2020) had de combinatie van aanhoudende onzekerheid en vermoeidheid zowel mentale als fysieke gevolgen voor het individu. De onzekerheid over baanbehoud ontwikkelde zich tot een primaire stressfactor, die niet alleen het welzijn van de zeevarende aantastte, maar ook dat van het gezin. Naast stress leidde dit bij velen ook tot gevoelens van frustratie en angst (Timilsina & Baygi, 2023). Zeevarenden met tijdelijke of onzekere contracten vertonen vaker symptomen van depressie. Uit het onderzoek van Brooks & Greenberg (2022a) blijkt dat baanonzekerheid een belangrijke factor is in het ontstaan van vermoeidheid. Vooral zij in opleidings- of tijdelijke functies voelen zich minder zeker over hun toekomst dan collega's met een vaste aanstelling. Deze groep ervaart bovendien

meer fysieke en mentale uitputting en beschikt doorgaans over minder energie. Aanhoudende onzekerheid over de persoonlijke toekomst leidt vaak tot stress en angst, en wanneer dit langere tijd aanhoudt, kan het het mentale welzijn van zeevarenden aanzienlijk onder druk zetten. In die zin fungeert toekomstonzekerheid als een chronische stressbron, met negatieve gevolgen voor zowel de mentale als fysieke gezondheid.

3.2.8 Onvoldoende ondersteuning en erkenning aan boord

Tijdens de pandemie voelden veel zeevarenden zich teleurgesteld en verwaarloosd, met het gevoel dat er weinig tot geen aandacht voor hen was. Dit gevoel van verlatenheid vloeide voort uit een gebrek aan ondersteuning van diverse organisaties, bedrijven en individuen tijdens de pandemie. De Seafarers' Happiness Index benadrukt dit gemis aan steun, dat grotendeels te wijten was aan factoren zoals het wegvallen van walverlof en andere basisvoorzieningen (C, 2022). Zowel interne steun aan boord als externe ondersteuning vanaf de wal zijn van cruciaal belang voor het welzijn van zeevarenden, maar werden tijdens deze crisis ernstig op de proef gesteld. Brooks & Greenberg (2022b) toonden aan dat het ontbreken van dergelijke ondersteuning samenhangt met mentale gezondheidsproblemen en vermoeidheid. De meerderheid van de ondervraagde zeevarenden gaf bovendien aan zich in de steek gelaten te voelen door het management en walorganisaties, instellingen waarvan verwacht wordt dat zij adequaat reageren in tijden van crisis, zoals tijdens de pandemie.

Uit het onderzoek van Pauksztat et al. (2020), waaraan 671 zeevarenden deelnamen, gaf de helft van de respondenten aan een gebrek aan steun te ervaren. Toch bleek uit dezelfde studie dat de meeste ondersteuning afkomstig was van rederijen, zoals aangegeven door 68,1% van de deelnemers, gevolgd door steun van familie of vrienden bij 62,3% van de respondenten. Daarnaast gaf 44,6% van de deelnemers (299 zeevarenden) aan in één tot vijf domeinen meer ondersteuning te wensen, waarbij bemanningswisselingen het meest genoemd werden. Deze bevindingen wijzen erop dat de mate van ondersteuning sterk verschilt per rederij of organisatie waartoe het schip behoort, en onderstrepen de blijvende nood aan ondersteuning bij uiteenlopende kwesties.

Het onderzoek van Brooks & Greenberg (2022a) wees uit dat zeevarenden die meer steun ontvingen, minder vatbaar waren voor chronische vermoeidheid, zelfs tijdens periodes

van gemiddelde tot hoge tijdsdruk. Daarnaast ondervonden zij minder energieverlies en fysieke uitputting wanneer zij voldoende ondersteuning kregen van hun leidinggevenden. Het ontvangen van ondersteuning, met name van leidinggevenden en het management, bleek daarbij dus een belangrijke beschermende factor te zijn tegen uitputting en psychische klachten (Brooks & Greenberg, 2022a). Een gebrek aan dergelijke steun bij uiteenlopende problemen kan daarentegen leiden tot verhoogde stress, uitputting en andere gezondheidsproblemen, met een duidelijke negatieve impact op het mentale welzijn van zeevarenden.

4 Tijdslijnanalyse pandemie (vóór en tijdens Covid-19)

Na het bespreken van beide periodes, zowel de situatie vóór als tijdens de Covid-19-pandemie, kan een tijdslijnanalyse worden gemaakt van de impact van de pandemie op het mentale welzijn van zeevarenden. Op basis van de gegevens uit de Seafarers Happiness Index is duidelijk dat er tussen 2018 en 2021 een dalende trend zichtbaar is in de algemene tevredenheid. In 2018 bedroeg de gemiddelde score nog 6,63, terwijl dit in 2021 daalde tot 6,36 (Seafarers Happiness Index, 2018, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2021c, 2021a, 2021b, 2021d). Deze afname wijst op een negatieve invloed van de pandemie op het geluksniveau en daarmee op het psychisch welzijn van zeevarenden.

Naast deze kwantitatieve gegevens tonen diverse onderzoeken aan dat tijdens de pandemie nieuwe stressfactoren zijn ontstaan, terwijl bestaande problemen verder werden versterkt. Factoren zoals isolatie, gebrek aan walverlof, bemanningswisselingen en werkonzekerheid waren reeds voor Covid-19 aanwezig, maar namen in ernst toe tijdens de crisis. Bovendien brachten nieuwe stressoren, zoals de angst voor besmetting, beperkte toegang tot medische hulp, onzekerheid over de toekomst en het wegvallen van sociale netwerken, bijkomende druk met zich mee, wat leidde tot een verslechtering van het mentale welzijn. Deze uitdagingen leidde tot een merkbare toename van stress en angst onder zeevarenden ten opzichte van de voorafgaande periode. De onverwachte uitbraak van het virus liet nauwelijks ruimte voor voorbereiding, waardoor de initiële problemen zich konden uitbreiden en langdurig een aanzienlijke invloed uitoefenden op het mentale welzijn van de bemanning.

Vooraf het ervaren van isolatie kende een duidelijke verschuiving tussen de twee periodes. Waar isolatie voorheen vooral werd bepaald door het langdurig werken op zee, werd deze tijdens de pandemie aanzienlijk versterkt door het uitblijven van bemanningswissels en het volledig wegvallen van walverlof. Deze situatie leidde tot een vorm van isolatie die niet alleen fysiek, maar ook emotioneel veel zwaarder werd ervaren. Daarnaast heeft het ontbreken van voldoende ondersteuning van werkgevers, organisaties en overheden gedurende deze crisisperiode de problematiek verder verdiept. Hoewel sommige rederijen pogingen ondernamen om steun te bieden, bleken deze inspanningen vaak onvoldoende om de mentale druk structureel te verlichten.

Samenvattend kan worden gesteld dat de pandemie niet alleen bestaande problemen op het vlak van mentaal welzijn heeft versterkt, maar ook nieuwe psychologische uitdagingen heeft doen ontstaan. Dit leidde tussen 2018 en 2021 tot een duidelijke achteruitgang van het mentale welzijn van zeevarenden. In vergelijking met de periode vóór de pandemie vertoonden zeevarenden tijdens de crisis vaker symptomen van stress, depressie, angst, vermoeidheid en onzekerheid, evenals andere factoren die hun psychisch welzijn negatief beïnvloedden.

5 Onderzoek naar het mentaal welzijn van zeevarenden

Als onderdeel van deze masterthesis werd het onderzoek uitgevoerd aan de hand van een enquête, waarmee het mentale welzijn van zeelieden werd onderzocht. Het doel hiervan was om de huidige status van hun welzijn in kaart te brengen. Om het benodigde aantal respondenten voor de enquête te bepalen, werd de steekproefgrootte berekend met behulp van verschillende online tools (comsteekp-cergan, 2023; SurveyMonkey, z.d.). Uitgaande van een populatie van 1,9 miljoen zeevarenden, een foutenmarge van 5% en een betrouwbaarheidsniveau van 95%, werd vastgesteld dat minimaal 385 antwoorden vereist waren. Na het verzamelen van minimaal 385 antwoorden kunnen de verkregen gegevens zorgvuldig worden geanalyseerd en onderling vergeleken, waardoor een meer representatief en algemeen beeld kan worden gevormd van de situatie van zeevarenden wereldwijd.

De enquête werd in eerste instantie in zijn geheel geanalyseerd, waarbij alle typen zeevarenden, schepen en contractduren werden meegenomen om een globale eerste indruk van de algemene mentale toestand van zeevarenden te verkrijgen. Vervolgens werd een gedetailleerdere analyse uitgevoerd om eventuele verschillen tussen de verschillende categorieën te identificeren en te bepalen of bepaalde groepen zeevarenden kwetsbaarder zijn /meer geraakt zijn op het gebied van mentaal welzijn.

Nadat met deze enquête het mentale welzijn van zeevarenden na de Covid-19-pandemie was geanalyseerd, werd deze informatie vergeleken met de mentale welzijnsstatus van zeevarenden vóór en tijdens de pandemie, zoals eerder onderzocht in de bachelorscriptie *The Evolution of Well-Being of Seafarers in a Period of 5 Years (2016-2021)* (Thibaut, 2024). Hierdoor werd het mogelijk om een eventuele evolutie in hun mentale welzijn in kaart te brengen, wat tevens het centrale onderwerp van deze masterscriptie vormt.

Hierdoor kunnen uiteindelijk gerichte oplossingen worden ontwikkeld en kan worden vastgesteld welke specifieke aspecten binnen het mentale welzijn van zeevarenden extra aandacht behoeven. Door deze inzichten kunnen passende verbeteringen worden voorgesteld, met als doel het welzijn van zeevarenden te bevorderen en verdere ondersteuning te bieden.

5.1 Opstellen van een enquête

Het opstellen van de enquête was een intensief en langdurig proces dat uit meerdere fasen bestond. Een kwalitatieve enquête begint met grondig onderzoek en zorgvuldig geformuleerde vragen. Het is daarom van belang om goed doordachte en relevante vragen te selecteren, zodat het aantal vragen beperkt blijft zonder de inhoudelijke waarde te verminderen. Daarnaast moet een effectieve en succesvolle enquête aan specifieke criteria voldoen om betrouwbare en bruikbare resultaten te waarborgen.

Een enquête moet bijvoorbeeld neutraal, eenvoudig en eenduidig geformuleerd zijn om verwarring bij de respondent te voorkomen en onbewuste sturing te vermijden. Dit zorgt ervoor dat de vragen correct worden begrepen en zo volledig mogelijk worden beantwoord. Daarnaast is het belangrijk dat de enquête voldoende specifiek en relevant blijft, met een logische structuur en volgorde, zodat deze soepel verloopt en direct bijdraagt aan het onderzoek. Bij het opstellen van een goede enquête is het tevens essentieel om een evenwichtige lengte te hanteren. De enquête dient zo beknopt mogelijk te zijn om te voorkomen dat respondenten voortijdig afhaken. Een duur van ongeveer tien minuten wordt hierbij vaak als richtlijn gehanteerd.

Een van de belangrijkste criteria voor een kwalitatieve enquête is het gebruik van gevalideerde vragen, die erkend zijn door instituten en experts. Daarnaast moet worden gewaarborgd dat de resultaten consistent en reproduceerbaar blijven. Het is daarom van groot belang dat de enquête valide en betrouwbaar is, zodat de verzamelde gegevens representatief zijn en een solide basis vormen voor de eindconclusies van het onderzoek.

5.2 Het maken van de enquête

Voor het opstellen van de enquête werd gedurende meerdere weken een uitgebreide literatuurstudie uitgevoerd. Hierbij werd intensief gezocht naar gevalideerde vragen die direct relevant waren voor het onderzoek of hier nauw op aansloten. Dit zoekproces vond plaats via diverse erkende wetenschappelijke platforms, waaronder ScienceDirect, EBSCOhost, Springer Nature en Google Scholar. Dit was een langdurig proces, aangezien het niet alleen van belang was om duidelijke, relevante en goed geformuleerde vragen te

vinden, maar ook om te verifiëren dat deze gevalideerd waren. Een bijkomende uitdaging was dat in veel gevallen de specifieke vragen uit eerdere onderzoeken niet expliciet werden vermeld, wat het zoekproces bemoeilijkte.

Geleidelijk werden gevalideerde vragen uit verschillende scripties en wetenschappelijke onderzoeken verzameld en aan de enquête toegevoegd. Het was van groot belang om zorgvuldig na te gaan of deze vragen daadwerkelijk gevalideerd waren alvorens ze op te nemen. In sommige gevallen werden bepaalde gevalideerde vragen licht aangepast om ze beter te laten aansluiten bij de maritieme context en het specifieke onderzoeksdoel. Dit gebeurde door enkele termen toe te voegen zonder de oorspronkelijke betekenis van de vraag te veranderen, maar deze enkel specifieker te maken voor zeevarenden.

Nadat alle vragen waren verzameld en geselecteerd, werden ze samengevoegd tot de basisstructuur van de enquête. De volgende stap was het bepalen van een logische volgorde waarin de vragen zouden worden gesteld.

5.2.1 Het inkaderen van de respondent

De enquête begon met eenvoudige sociodemografische en introductievragen, gericht op de identificatie en karakterisering van de respondenten. Hierbij werd onder andere gevraagd naar hun nationaliteit, de duur van hun huidige contract, hun totale carrière­lengte op zee, het type schip waarop zij varen en hun functie aan boord. Hierdoor konden zij achteraf van elkaar worden onderscheiden en konden eventuele verschillen tussen de onderzochte groepen geanalyseerd worden. De enquêtegegevens werden grotendeels onderverdeeld in twee hoofdgroepen. De eerste groep betrof de navigatieafdeling, bestaande uit functies zoals Captain, First Officer, Second Officer, Third Officer, Bosun, Able Seaman, Ordinary seaman, Chief steward, Chief cook en Messman. De tweede groep omvatte de werktuigkundige afdeling en overige functies, waaronder Chief Engineer, Second Engineer, Third Engineer, Fourth Engineer, Oiler/Greaser, Wiper en een categorie "other", waarin respondenten een andere functie konden specificeren. Op basis van de vraag waarin de functie van de respondent werd bevraagd, werden de deelnemers dus opgedeeld in twee afzonderlijke groepen. Beide groepen kregen vervolgens identieke vragen voorgeschoteld, maar werden van elkaar onderscheiden met het oog op latere analyse. Deze werkwijze werd toegepast om in een latere fase een

gerichte vergelijking tussen beide groepen mogelijk te maken. Bij het opstellen van de enquête werd elke vraag dan ook tweemaal opgenomen, één keer voor elke groep. Tijdens de analysefase werden de resultaten opnieuw samengebracht, zodat er enerzijds een algemeen beeld van de volledige respondentenpopulatie kon worden gevormd, en anderzijds een mogelijke vergelijking tussen de twee groepen kon worden gemaakt, met als doel eventuele verschillen in de antwoorden tussen beide groepen in kaart te brengen. Daarnaast werden respondenten met minder dan zes jaar ervaring op zee direct naar het einde van de enquête doorverwezen, aangezien dit onderzoek zich richt op de evolutie van het mentale welzijn van zeevarenden. Dit betekent dat zij vóór de uitbraak van de Covid-19-pandemie al gevaren moeten hebben, wat een minimale carrière duur van zes jaar vereist. Deze afbakening zorgde ervoor dat de respondenten over voldoende ervaring beschikten om de omstandigheden van vóór en na de pandemie adequaat met elkaar te kunnen vergelijken.

5.2.2 Psychologische toestand van de respondent

Na het korte informatieve gedeelte van de enquête volgde een sectie gericht op de medische voorgeschiedenis en de mentale gezondheidstoestand van de respondent. In dit deel werd gevraagd of zij ooit gediagnosticeerd waren met een psychische aandoening, welke diagnose zij eventueel hadden ontvangen en of zij hiervoor medicatie gebruikten (Oluyase, 2015; Torales et al., 2020; Yonemoto & Kawashima, 2023). Daarnaast werd onderzocht of de respondenten in het verleden professionele hulp of begeleiding hadden gezocht voor mentale gezondheidsproblemen. Dankzij deze informatie kon men dus nagaan of een respondent een voorgeschiedenis had met mentale gezondheidsproblemen, wat van invloed kon zijn op de antwoorden binnen de enquête en de interpretatie van de resultaten.

In dit onderdeel werd veelvuldig gebruikgemaakt van vertakkingen om te voorkomen dat respondenten onnodig tijd besteden aan het beantwoorden van vragen die niet op hen van toepassing zijn. Afhankelijk van hun vorige antwoord werden zij automatisch doorverwezen naar de relevante volgende vraag. Dit zorgde niet alleen voor een efficiëntere afname van de enquête, maar maakte de invulervaring ook aangenamer. Zo werd een respondent, die op de vraag of hij of zij ooit gediagnosticeerd is geweest met een mentale gezondheidsaandoening 'nee' antwoordde, direct doorverwezen naar de

vraag of ze ooit medicatie genomen hebben dat was voorgeschreven voor een mentale aandoening. Indien de respondent hierop ‘ja’ antwoordde, werd hij of zij vervolgens naar de vraag geleid waarin de diagnose werd uitgevraagd, wat in lijn is met de oorspronkelijke volgorde van de enquête. Wanneer de respondent echter ‘nee’ antwoordde op de vraag over voorgeschreven medicatie, werd hij of zij direct doorgestuurd naar de vraag of ooit professionele hulp of begeleiding was gezocht, in plaats van naar de standaardvolgorde van de enquête, waarin normaliter een grondigere specificatie van de voorgeschreven medicatie zou worden gevraagd.

Door deze methodiek werd de enquête niet alleen overzichtelijker en efficiënter, maar werd ook vermeden dat respondenten vragen moesten beantwoorden die niet relevant waren voor hun persoonlijke situatie.

5.2.3 Mentaal welzijn gedurende de periode van de Covid-19 pandemie

Na het in kaart brengen van de medische voorgeschiedenis van de respondenten, werd vervolgens gevraagd naar hun mentale welzijn gedurende de Covid-19-pandemie. In dit deel van de enquête werd gebruikgemaakt van gesloten vragen, zowel met als zonder de mogelijkheid om meerdere antwoorden te selecteren, evenals Likert-schalen om de antwoorden gestructureerd te meten. Zo werd voor de vraag naar eventuele veranderingen in persoonlijke aspecten sinds de COVID-19-pandemie gebruikgemaakt van een Likertschaal. Respondenten konden hierbij kiezen uit de antwoordopties ‘decreased’, ‘stayed the same’, ‘increased’ en ‘not applicable’. Deze vraagstelling is grotendeels gebaseerd op het onderzoek van Whitbourne et al. (2022).

De vragen hierbij bestond uit:

Tabel 1 Vragen in verband met het mentaal welzijn gedurende de Covid-19 pandemie

Source: *Eigen Werk (2025)*

Zoals in enquête weergegeven	Nederlandse Vertaling
During the COVID-19 pandemic, have you suffered from any of the following situations? (You may choose more than one option) (T. Chen & Lucock, 2022)	Tijdens de COVID-19-pandemie, heeft u last gehad van een of meerdere van de volgende situaties? (U kunt meer dan één optie selecteren)
How often have you been communicating with friends or family through e.g., voice/video calls, social media during	Hoe vaak heeft u tijdens de lockdownperiode gecommuniceerd met vrienden of familie, bijvoorbeeld

the lockdown period? (T. Chen & Lucock, 2022)	via spraak-/videogesprekken of sociale media?
Thinking of the period during the Covid-19 outbreak, how often did you experience stress ? (P. J. Chen et al., 2021)	Wanneer u terugdenkt aan de periode tijdens de COVID-19-uitbraak, hoe vaak heeft u stress ervaren?
Now, after the COVID-19 pandemic, would you say your overall stress level has increased, decreased, or stayed the same compared to during the pandemic? (Wang et al., 2020)	Zou u zeggen dat uw algehele stressniveau na de COVID-19-pandemie is toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven in vergelijking met tijdens de pandemie?
Since the COVID-19 pandemic, have any of the following aspects in your life change? (Whitbourne et al., 2022)	Sinds de COVID-19-pandemie, zijn er veranderingen opgetreden in een van de volgende aspecten van uw leven?
Compared to during the COVID-19 pandemic, how would you rate your current mental health? (Vadivel et al., 2021)	Hoe zou u uw huidige mentale gezondheid beoordelen in vergelijking met tijdens de COVID-19-pandemie?
Since the end of the pandemic, have you experienced any lasting anxiety or mental health challenges related to the pandemic? (Panagi et al., 2024)	Heeft u sinds het einde van de pandemie last gehad van aanhoudende angst of mentale gezondheidsproblemen die verband houden met de pandemie?

5.2.4 Well-Being Index (WHO-5)

Hierna volgde een kort onderdeel gericht op de Well-Being Index, waarbij gebruik werd gemaakt van een Likert-schaal. De vragen binnen deze index zijn direct ontleend aan de erkende World Health Organization-Five Well-Being Index (WHO-5) (Topp et al., 2015), een wereldwijd geaccepteerd meetinstrument ontwikkeld door de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze index wordt geïnterpreteerd volgens de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), waarbij elk antwoord overeenkomt met een specifieke score. Zo wordt 'Always' gewaardeerd met 5 punten en 'Not at all' met 0 punten. Met behulp van vijf vragen/statements wordt een totale score berekend, variërend van 0 tot 25. Een score van 0 duidt op het laagst mogelijke niveau van welzijn, terwijl een score van 25 het hoogst mogelijke welzijn weerspiegelt. Door de individuele scores op te tellen, wordt een algemene indicatie van het mentale welzijn verkregen. Een score lager dan 13 wijst op een verminderd mentaal welzijn en kan erop duiden dat de respondent een verhoogd risico loopt op een depressie. Daarentegen wordt een score

van 13 of hoger beschouwd als een indicatie van een beter mentaal welzijn (Topp et al., 2015).

Daarnaast kan deze index ook in procenten worden uitgedrukt om de interpretatie te vereenvoudigen. Hiervoor wordt de totale score vermenigvuldigd met een factor 4, waardoor een percentage ontstaat variërend van 0% tot 100%. Een score van minder dan 50% duidt op een verminderd mentaal welzijn, terwijl een score van 50% of hoger wordt beschouwd als een indicatie van een adequaat mentaal welzijn.

De vijf vragen/stellingen waren als volgt geformuleerd:

1. I feel cheerful and in an excellent mood⁵
2. I feel calm and relaxed⁶
3. I feel active and purposeful⁷
4. I feel fresh and well-rested when I wake up⁸
5. My daily life is filled with things that interest me⁹

De respondenten werd dan gevraagd om voor elk van deze stellingen aan te geven in welke mate deze hun gemoedstoestand gedurende de afgelopen twee weken weerspiegelden. Hierbij konden zij kiezen uit zes antwoordcategorieën, gerangschikt in afnemende waarde op basis van puntentoekenning:

1. Always (5)
2. Most of the time (4)
3. More than half of the time (3)
4. Less than half of the time (2)
5. Sometimes (1)
6. Not at all (0)

Elke keuze correspondeerde dus met een specifieke score, waarbij hogere antwoorden een positievere mentale toestand weerspiegelden. Deze schaal vormt de basis voor de berekening van de Well-Being Index (Topp et al., 2015) .

⁵ Ik voel me opgewekt en in een uitstekende stemming

⁶ Ik voel me kalm en ontspannen

⁷ Ik voel me energiek en doelgericht

⁸ Ik word 's ochtends verfrist en goed uitgerust wakker

⁹ Mijn dagelijks leven is gevuld met dingen die mij interesseren

5.2.5 Werkervaring van de respondent

In het volgende deel van de enquête werd ingegaan op de werkervaringen van de respondenten aan boord. Aan de hand van een Likert-schaal werd hen gevraagd om op een schaal van 1 tot 10 het punt aan te duiden dat het best aansloot bij hun gevoelens over hun werkervaring. Hierbij werd een score van 1-2 als ‘zeer laag’ beschouwd, 3-4 als ‘laag’, 5-6 als ‘gemiddeld’, 7-8 als ‘hoog’ en 9-10 als ‘zeer hoog’.

De respondenten dienden, zonder al te veel nadenken, aan te geven in welke mate zij zich herkenden in de vijf onderstaande stellingen:

Tabel 2 Vragen in verband met werkervaringen

Source: *Eigen Werk (2025)*

Zoals weergegeven in de enquête	Nederlandse vertaling
How Satisfied are you with your current work ?	Hoe tevreden bent u met uw huidige werk ?
How well does your current work meet your expectations ?	In hoeverre voldoet uw huidige werk aan uw verwachtingen ?
How do you find your work in terms of challenges ?	Hoe ervaart u uw werk in termen van uitdagingen ?
How is your workload on an average day ?	Hoe is uw werkdruk op een gemiddelde dag ?
How well are you able to manage/handle this workload?	Hoe goed bent u in staat om deze werkdruk te beheersen/aan te kunnen?

Deze vragen zijn samengesteld op basis van de gevalideerde vragen uit de scriptie van Hayes-Mejia & Stafström (2024). Alle relevante en inhoudelijk interessante vragen met betrekking tot dit onderzoek werden geselecteerd en gebundeld tot één samenhangend geheel.

5.2.6 Werkomgeving aan boord

Na de werkervaringen van de respondenten te hebben behandeld, werd in het volgende deel van de enquête de werkomgeving aan boord van het schip besproken. Aangezien zeevarenden 24/7 in een geïsoleerde omgeving verblijven, is de werkomgeving een

cruciale factor voor hun mentale welzijn. Een positieve en ondersteunende werkomgeving is dan ook van essentieel belang.

Om dit aspect te onderzoeken, werd wederom gebruikgemaakt van een Likert-schaal. In tegenstelling tot het vorige onderdeel werd hierbij echter geen numerieke schaal gehanteerd. De antwoordopties varieerden van helemaal niet, soms, minder dan de helft van de tijd, de helft van de tijd, meer dan de helft van de tijd, meestal tot altijd. De respondenten werd gevraagd om spontaan de optie te selecteren die het best overeenkwam met hun ervaring aan boord.

De zes stellingen waarop zij hun werkomgeving moesten beoordelen, waren als volgt:

Tabel 3 Vragen in verband met de werkomgeving aan boord

Source: eigen werk (2025)

Zoals weergegeven in de enquête	Nederlandse vertaling
I feel lonely	Ik voel me eenzaam
I have at least one co-worker to talk to	Ik heb minstens één collega met wie ik kan praten
I feel bullied	Ik voel me gepest
I feel discriminated	Ik voel me gediscrimineerd
I get enough sleep	Ik krijg voldoende slaap
We do a lot of group activities while onboard	We doen veel groepsactiviteiten aan boord

Net als de vragen uit het vorige onderdeel, zijn deze gevalideerde stellingen afkomstig uit het onderzoek van Hayes-Mejia & Stafström (2024). In dit geval werden alle stellingen overgenomen en samengebundeld, aangezien ze rechtstreeks verband houden met dit onderzoek. Door deze stellingen te integreren, kan er een volledig beeld gevormd worden van de perceptie van zeevarenden met betrekking tot de werkomgeving aan boord, een cruciale factor voor hun mentale welzijn.

5.2.7 Statements en algemene vragen

In het voorlaatste onderdeel van de enquête werden verschillende stellingen en algemene vragen met betrekking tot het mentale welzijn van zeevarenden behandeld.

Hiervoor werden drie verschillende Likert-schalen gebruikt, elk gericht op een specifiek thema dat verband houdt met mentaal welzijn van zeevarenden.

De eerste Likert-schaal had betrekking op de mate waarin respondenten akkoord gingen met de gepresenteerde stellingen. Deze schaal werd samengesteld op basis van gevalideerde vragen uit diverse onderzoeken en scripties (Pigaiani et al., 2020; Podubinski et al., 2023). Tijdens het zoekproces werden relevante en betekenisvolle stellingen gebundeld om een diepgaander inzicht te verkrijgen in de perceptie van zeevarenden over mentale gezondheidswesties.

De respondenten werd gevraagd, zonder al te veel nadenken, aan te geven in hoeverre zij het eens waren met de stellingen. De antwoordopties bestonden uit: helemaal niet mee eens, niet mee eens, neutraal, mee eens en helemaal mee eens. In totaal moesten zij acht verschillende stellingen beoordelen, die elk een ander aspect van het mentale welzijn van zeevarenden belichtten. De betreffende stellingen waren als volgt:

Tabel 4 Statements over het algemeen welzijn van zeevarenden

Source: Eigen werk (2025)

Zoals weergegeven in de enquête	Nederlandse vertaling
My wellbeing declined since Covid-19	Mijn welzijn is achteruitgegaan sinds Covid-19
I have been concerned about my mental health	Ik maak me zorgen over mijn mentale gezondheid
I noticed significant changes in my psychological wellbeing	Ik heb significante veranderingen opgemerkt in mijn psychisch welzijn
Life on board is like a prison	Het leven aan boord voelt als een gevangenis
I feel optimistic about the future	Ik ben optimistisch over de toekomst
I count down the days when I’m on board	Ik tel de dagen af wanneer ik aan boord ben
I could sail for the rest of my life	Ik zou de rest van mijn leven kunnen varen
I have the opportunity to regularly talk to my family or someone else	Ik heb de mogelijkheid om regelmatig met mijn familie of iemand anders te praten.

De daaropvolgende Likert-schaal had betrekking op de emoties van zeevarenden, specifiek hoe zij zich voelen en welke emoties zij ervaren tijdens hun verblijf aan boord en op zee. Dit bood inzicht in de algemene gemoedstoestand van zeevarenden gedurende hun contractperiode en gaf tevens een indicatie van de heersende sfeer aan boord. De frequentie van welbepaalde emoties vertellen hierbij dan ook veel over het mentaal welzijn van zeevarenden. Binnen deze Likert-schaal werden verschillende emoties opgesomd, waarbij respondenten werd gevraagd aan te geven hoe vaak zij deze gevoelens ervoeren tijdens hun verblijf aan boord. De antwoordopties bestonden uit: helemaal niet, soms, de helft van de tijd, vaak en altijd. De respondenten beoordeelden hun ervaring voor de volgende tien emoties: vrolijk, hoopvol, trots, gefrustreerd, boos, angstig, schaamte, opgelucht, hopeloos en verveeld.

Deze vraag was gebaseerd op een gevalideerde vraag uit het onderzoek van Wildschut & Wilson-Fadiji (2024), waarbij lichte aanpassingen werden doorgevoerd om deze in een maritieme context te plaatsen. Oorspronkelijk was de vraag ontwikkeld voor studenten in online lessen tijdens de Covid-19-pandemie. Door de essentie van de vraag te behouden en de doelgroep aan te passen, werd deze geschikt gemaakt voor het doel van deze masterscriptie.

De laatste Likert-schaal richtte zich op de toekomstige plannen en vooruitzichten van de respondenten. Hierbij werd specifiek onderzocht in welke mate hun maritieme en psychologische toekomstplannen werden beïnvloed door de Covid-19-pandemie. Dit bood inzicht in eventuele veranderingen in hun perspectief, bijvoorbeeld of zij zich meer aangetrokken voelden tot een minder geïsoleerde functie of de voorkeur gaven aan kortere contracten. Dergelijke keuzes kunnen mede worden bepaald door hun persoonlijke ervaringen tijdens de pandemie en de impact daarvan op zowel hun mentale welzijn als hun professionele loopbaan.

Voor deze Likert-schaal konden de respondenten kiezen uit de volgende antwoordopties: helemaal niet, niet echt, neutraal, een klein beetje en voor een groot deel. Zonder al te veel nadenken dienden zij aan te geven in welke mate zij zich herkenden in de volgende vier vragen:

Tabel 5 Vragen over toekomstplannen dat mogelijk beïnvloed zijn geweest door Covid-19

Source: Eigen werk (2025)

Zoals weergegeven in de enquête	Nederlandse vertaling
Plans to continue sailing for a few more years	Plannen om nog een paar jaar door te blijven varen
Plans to transition to working ashore	Plannen om over te stappen naar een functie aan wal
Plans to change the type of ship to work on, based on the time spent on board	Plannen om van scheepstype te veranderen op basis van de tijd die aan boord wordt doorgebracht
Plans to seek psychological support	Plannen om psychologische ondersteuning te zoeken

Net als de vorige Likert-schaal is ook deze gebaseerd op een gevalideerde vraag uit het onderzoek van Wildschut & Wilson-Fadiji (2024). De vraag werd aangepast aan een maritieme context en afgestemd op de doelstellingen van dit onderzoek. Hoewel de essentie van de oorspronkelijke vraag behouden bleef, werden de afzonderlijke stellingen (waarop de respondenten een van de vijf antwoordopties moesten kiezen) herschreven om beter aan te sluiten bij de maritieme sector. In het oorspronkelijke onderzoek van Wildschut & Wilson-Fadiji (2024) richtten de vragen zich voornamelijk op academische, werkgelegenheids- en persoonlijke toekomstplannen. In deze aangepaste versie ligt de focus op de carrièreplannen van zeevarenden, die mogelijk zijn beïnvloed door hun mentale welzijn.

5.2.8 Open ruimte om gedachten te delen

Om de enquête af te sluiten, werd een onderdeel opgenomen waarin respondenten de mogelijkheid kregen om vrij hun mening te uiten. Dit bood hen extra ruimte om aanvullende opmerkingen te maken over de behandelde onderwerpen. Het doel van dit gedeelte was om de respondenten een open platform te geven waarin zij hun gedachten en gevoelens vrij konden delen, zonder enige vorm van oordeel.

Om deze reden was dit het enige niet-verplichte onderdeel van de enquête. Daarnaast

werden hen drie open vragen gesteld, zodat zij, enige richtlijn hadden bij het formuleren van hun antwoorden. Deze vragen waren afgestemd op de kern van deze masterscriptie en richtten zich specifiek op het mentale welzijn van zeevarenden en hun beroepsuitoefening. De drie gestelde vragen waren als volgt:

Tabel 6 Open vragen betreffende het mentaal welzijn van zeevarenden

Source: eigen werk (2025)

Zoals weergegeven in de enquête	Nederlandse vertaling
Do you believe that enough attention is given to the mental well-being of seafarers, and do you feel that they receive adequate support and assistance?	Denkt u dat er voldoende aandacht wordt besteed aan het mentale welzijn van zeevarenden en dat zij adequate ondersteuning en hulp ontvangen?
What changes would you suggest to improve the work environment and wellbeing on board?	Welke veranderingen zou u voorstellen om de werkomgeving en het welzijn aan boord te verbeteren?
What motivates you to continue working at sea?	Wat motiveert u om te blijven werken op zee?

Dankzij deze open vragen kan een diepgaander inzicht worden verkregen in de perceptie van zeevarenden over de maritieme sector met betrekking tot mentaal welzijn.

Bovendien kunnen de antwoorden waardevolle suggesties en ideeën opleveren voor mogelijke verbeteringen ter bevordering van het mentale welzijn van zeevarenden, evenals motiverende en inspirerende inzichten.

5.2.9 Bedank woord en einde van de enquête

Na dit laatste onderdeel werden de respondenten geleid naar de afsluitende pagina, waar zij nogmaals werden bedankt voor hun deelname, de tijd die zij hiervoor hebben vrijgemaakt, hun waardevolle input en hun bereidheid om hun ervaringen en inzichten te delen. Vervolgens konden zij de enquête definitief afronden en indienen.

5.2.10 Finale versie van de enquête

Al deze onderdelen werden vervolgens samengevoegd en in de bovenstaande volgorde geplaatst om een samenhangende, complete en relevante enquête te vormen. Nadat de

enquête in zijn geheel was opgesteld, werd deze besproken met de promotor. Tijdens deze bespreking werden enkele kleine aanpassingen doorgevoerd, zoals het verzekeren dat alle vragen en antwoordopties correct in het Engels waren geformuleerd. Dit was essentieel, aangezien de enquête in het Engels werd opgesteld om een zo breed mogelijk bereik te garanderen en alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit, te kunnen betrekken.

Na overeenstemming over de definitieve versie werd een voorwoord toegevoegd aan het begin van de enquête. Hierin stelde ik mijzelf kort voor en werd het onderzoek voor de respondenten gekaderd. Dit voorwoord diende om het onderwerp en de relevantie van de enquête toe te lichten, evenals het doel ervan, met als doel de bereidheid van respondenten te vergroten om de vragenlijst volledig en nauwkeurig in te vullen. Met de toevoeging van dit voorwoord werd de enquête dan als voltooid beschouwd en klaargemaakt voor verzending, zodat dus de dataverzameling kon beginnen.

5.3 Aanpak voor het doorsturen van de enquête

Om de enquête zo efficiënt mogelijk te verspreiden en binnen een korte tijd een groot aantal zeevarenden te bereiken, werd uitgebreid nagedacht over de meest doeltreffende aanpak. De eerste strategie was om verschillende rederijen, zowel grote als kleine, wereldwijd te benaderen met de vraag of zij geïnteresseerd zouden zijn in een samenwerking of bereid waren het onderzoek te ondersteunen. Dit hield in dat zij de enquête zouden doorsturen naar de zeevarenden binnen hun vloot.

Om deze bedrijven te benaderen, werd een formele e-mail opgesteld waarin de context en het doel van het onderzoek werden toegelicht. Hierin werd ook gevraagd om medewerking bij het verspreiden van de enquête. Gedurende enkele maanden werd deze aanpak intensief gevolgd, waarbij honderden e-mails werden verstuurd naar evenveel rederijen. Echter, dit leidde tot weinig respons of succes, waardoor deze methode niet als betrouwbare strategie kon worden beschouwd.

Daarom werd er parallel gezocht naar een alternatief waarmee zeevarenden rechtstreeks konden worden benaderd, zonder afhankelijk te zijn van de medewerking van de grote rederijen. Hiervoor werd nauw samengewerkt met Kapitein Tanguy Meert om een plan op te stellen waarbij het idee was om de enquêtes rechtstreeks bij de zeevarenden te brengen. Dit zou gebeuren door de enquêtes mee te geven aan loodsen, collega's van

Kapitein Meert, wanneer zij aan boord komen. Op deze manier werd een directe aanpak gehanteerd, zonder tussenpersonen, zodat de zeevarenden rechtstreeks werden benaderd. Gezien de omvang van de internationale maritieme handel en het grote aantal schepen dat dagelijks havens binnenvaart of verlaat, spelen loodsen een essentiële rol. Zij komen voortdurend in contact met uiteenlopende schepen, afkomstig van verschillende rederijen en bemand door bemanningsleden van diverse nationaliteiten. Dit maakte hen een waardevol distributiekanaal voor de enquête, wat een aanzienlijk voordeel betekende voor het onderzoek.

Na het bespreken en goedkeuren van dit plan werd onderzocht hoe deze methode zo efficiënt mogelijk kon worden uitgevoerd. Aangezien het versturen van de enquête via e-mail met een URL niet haalbaar was, werd besloten om de enquête toegankelijk te maken via een QR-code, die de loodsen konden meenemen en verspreiden. De enquête werd dan vervolgens omgezet in een QR-code met behulp van Microsoft Office.

Dankzij de ondersteuning en hulp van Kapitein Tanguy Meert kon er contact worden gelegd met de persverantwoordelijke en de secretaris van de overlegorganen binnen het Vlaamse Overheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, afdeling Loodswezen. Hierna leidde dit uiteindelijk tot contact met de directeur van Nautische Zaken binnen hetzelfde agentschap. Met de hulp van Kapitein Larue Lieven, directeur van Nautische Zaken, werden alle loodsen (zee-, rivier-, kanaal- en kustloodsen) op de hoogte gebracht van de enquête en het bijbehorende onderzoek. Hierdoor kon de verspreiding van de enquête via de loodsen worden opgestart, waardoor zeevarenden aan boord de mogelijkheid kregen om deel te nemen en kon de dataverzameling effectief van start gaan.

In een verdere poging om de responsgraad van de survey te verhogen, werden aanvullende initiatieven ondernomen binnen het kader van de dataverzameling. Er werd onder meer contact gelegd met de verantwoordelijken van het maandblad Nautilus, een gerenommeerd vakblad dat een breed lezerspubliek onder zeevarenden bereikt. Gezien het aanzien en de verspreiding van dit blad werd het als strategisch voordelig beschouwd om via deze weg extra bekendheid aan de enquête te geven. Na het opstellen van een beknopte advertentie is het, met medewerking van de betrokken redacteurs, gelukt om in de maarteditie van het tijdschrift een kleine publicatie te verkrijgen. Hierdoor werd de

zichtbaarheid van het onderzoek aanzienlijk vergroot en werd de kans op bijkomende participatie vanuit het lezerspubliek versterkt.

Daarnaast werd er eveneens samengewerkt met Stella Maris Antwerpen – Apostolatus Maris vzw, een internationale welzijnsorganisatie voor zeevarenden die hen in havens zoals Antwerpen een veilige ontmoetingsplek, een luisterend oor en praktische ondersteuning biedt (*Stella Maris Antwerpen, z.d.*). Na het leggen van contact met het secretariaat, werd er een samenwerking opgezet waarbij de organisatie zich bereid verklaarde om actief bij te dragen aan de verspreiding van de enquête. Concreet hield dit in dat de enquête werd meegegeven aan zeevarenden die verblijven in het Stella Maris-hotel en aan bezoekers van de foyer. Bovendien werd de vragenlijst ook verspreid via aalmoezeniers tijdens scheepsbezoeken. Door deze bijkomende verspreidingskanalen kon het bereik van het onderzoek aanzienlijk worden uitgebreid, waardoor het potentieel aantal deelnemers verder werd vergroot.

5.4 Het verzamelen van de antwoorden

De dataverzameling startte begin februari en verliep aanvankelijk moeizaam. Dit was grotendeels te wijten aan het feit dat de QR-code digitaal werd doorgegeven aan de bemanning aan boord, waardoor niet altijd voldoende tijd overbleef voor andere bemanningsleden om de enquête in te vullen. Loodsen hebben doorgaans een beperkt tijdsbestek aan boord en hun werkzaamheden gaan altijd voor, waardoor het niet altijd mogelijk was om de QR-code uitvoerig aan de bemanning te introduceren.

Om dit proces te verbeteren en efficiënter te laten verlopen, werd in overleg met Kapitein Tanguy Meert besloten om kleine papieren versies van de QR-code mee te geven aan de loodsen, zodat deze aan boord konden worden achtergelaten. Vanaf de implementatie van deze methode nam het aantal ontvangen reacties aanzienlijk toe ten opzichte van de eerste weken.

Door de QR-code fysiek achter te laten aan boord, werd het proces voor de loodsen eenvoudiger, aangezien zij hier niet voortdurend aan hoefden te denken en slechts de papieren versie hoefden achter te laten. Daarnaast bood dit ook meer flexibiliteit voor de bemanningsleden, die de enquête op een zelfgekozen moment en in hun eigen tempo

konden invullen. Bovendien konden hierdoor meerdere bemanningsleden deelnemen, zelfs nadat de loods het schip alweer had verlaten.

De dataverzameling vond dagelijks plaats, waarbij het aantal binnenkomende responses sterk varieerde. Het proces verliep echter moeizaam: gedurende meerdere dagen bleef het aantal antwoorden ongewijzigd. In deze context oefende Kapitein Tanguy Meert herhaaldelijk extra inspanningen en druk uit om alsnog het beoogde aantal respondenten te bereiken. Tegelijkertijd werd gehoopt dat de overige geïnitieerde communicatiekanalen bijkomende respons zouden genereren. Dit proces werd voortgezet tot medio mei, waarna de verzameling werd stopgezet om de data-analyse te kunnen uitvoeren. Ondanks het feit dat er naar schatting meer dan 2.000 QR-codes aan zeevarenden werden uitgedeeld via de loodsen, hoofdzakelijk dankzij de inzet van Kapitein Meert, bleef het totale aantal ontvangen antwoorden beperkt tot 72. Hierdoor werd het vooraf vastgestelde streefdoel van 385 responses niet behaald. De vermoedelijke oorzaken van deze beperkte responsgraad worden verderop in deze scriptie uitvoerig toegelicht.

6 Situatie Post-covid (2021-2025)

6.1 Verwachte en gerealiseerde respons binnen de dataverzameling

Zoals eerder vermeld, werd de dataverzameling voor deze masterscriptie midden mei stopgezet, met als doel de beschikbare gegevens zo volledig en grondig mogelijk te kunnen analyseren. Uiteindelijk werd een totaal van 72 respondenten bereikt, ondanks uitgebreide en gevarieerde inspanningen om een breder bereik te realiseren. De beoogde drempel van minstens 385 respondenten, noodzakelijk om een representatief en volledig beeld van de zeevarendenpopulatie te kunnen schetsen, werd daarmee niet gehaald.

Daarnaast moesten 12 respondenten uit de analyse worden geweerd, aangezien zij minder dan zes jaar ervaring op zee hadden en daardoor niet binnen de afbakening van dit onderzoek vielen. Zij werden om die reden als niet-relevant beschouwd. Hierdoor kon uiteindelijk enkel de data van de 60 overblijvende respondenten worden meegenomen in de verdere analyse. Dit knelpunt wordt later in dit document nader toegelicht, waarbij tevens aanbevelingen worden geformuleerd voor toekomstig onderzoek.

De resultaten van de 72 respondenten, achteraf 60, werden vervolgens verwerkt in een Excel-bestand, waarin de volledige enquête zorgvuldig werd geïntegreerd en de nodige personen vervolgens al van de excel eruit werden gefilterd waardoor er dus 60 overbleven. De gegevens werden zo nauwkeurig mogelijk vastgelegd en geanalyseerd, met het oog op het berekenen van relevante uitkomsten en het visueel weergeven van de resultaten in overzichtelijke grafieken. Elke enquêtevraag werd afzonderlijk weergegeven in een aparte Excel-sheet. De vraag werd dan verder onderverdeeld in drie groepen: de totale respondentengroep, de navigatiegroep en de groep van scheepswerktuigkundigen en overige functies. Op deze manier kon de data zowel op globaal niveau worden geanalyseerd als gedifferentieerd per functiegroep, wat een mogelijke vergelijking tussen beide groepen vergemakkelijkte. Voor elke vraag werden dus drie bijhorende sheets opgesteld: één met de resultaten van alle respondenten, één specifiek voor de navigatiegroep en één voor de groep van scheepswerktuigkundigen en andere functies. Ter bevordering van de overzichtelijkheid en leesbaarheid werd elke groep bovendien aan een specifieke kleur gekoppeld, zodat de analyse op een ordelijke en gestructureerde

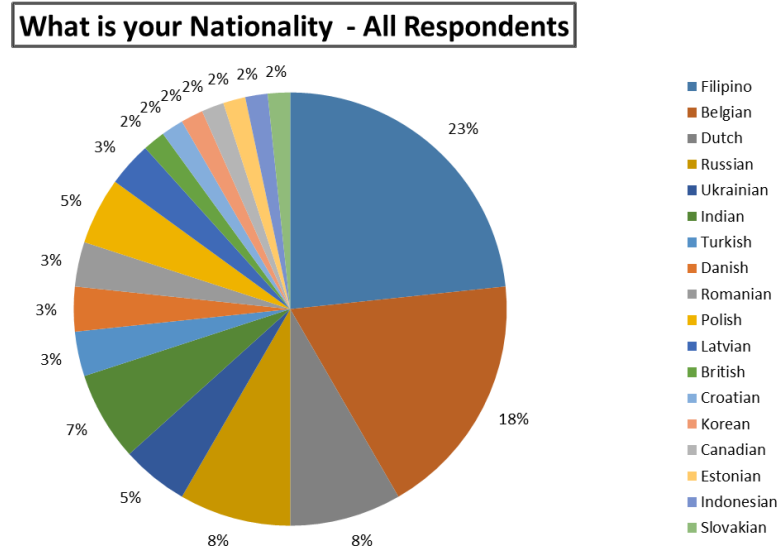
manier kon worden uitgevoerd. De verkregen antwoorden worden verderop in dit document in detail toegelicht.

6.2 Profielanalyse van de deelnemende zeevarenden

6.2.1 Nationaliteit van de respondenten

De eerste vraag van dit onderzoek peilde naar de nationaliteit van de respondenten. Uit de resultaten blijkt dat 23% van de 60 uiteindelijke respondenten van Filipijnse afkomst is, gevolgd door 18% Belgische respondenten. Daarna volgen de Nederlanders en Russen met elk 8%, de Indiërs met 7%, en de Oekraïners en Polen met elk 5%. De nationaliteiten binnen de steekproef vertonen een grote diversiteit, wat typerend is voor de internationale aard van de maritieme sector, waarbinnen mensen van uiteenlopende herkomst actief zijn.

Binnen de groep 'scheepswerktuigkundigen en andere functies' bestaat 72% van de respondenten uit Belgen, gevolgd door elk 14% Nederlanders en Polen. In de navigatiegroep bestaat 26% van de respondenten uit Filipijnen en 11% uit Belgen. Verder maken Russen 9% van deze groep uit, gevolgd door elk 8% Nederlanders en Indiërs. In Figuur 1 wordt de procentuele verdeling van alle nationaliteiten in dit onderzoek overzichtelijk weergegeven.



Figuur 1: Overzicht van de nationaliteiten onder de respondenten

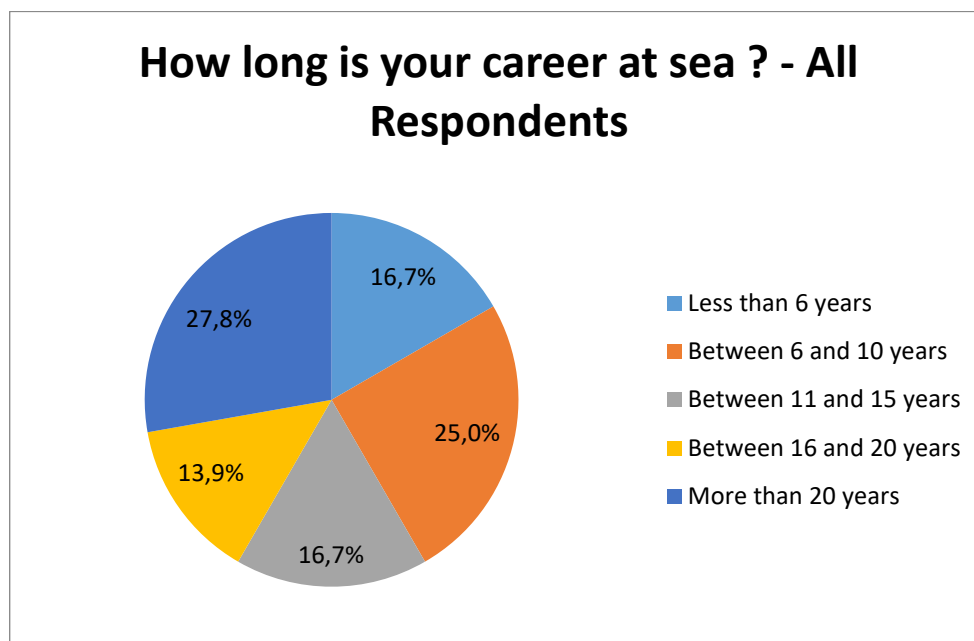
Source: Eigen werk (2025)

6.2.2 Duur van de maritieme loopbaan van de respondenten

Dit onderdeel van de enquête verschaftte inzicht in de persoonlijke loopbaan van elke respondent en maakte het mogelijk na te gaan in welke mate zij alle drie de onderzochte periodes, vóór, tijdens en na de coronapandemie, daadwerkelijk hebben meegemaakt. Hierdoor kon verder worden bepaald in hoeverre respondenten in staat waren deze periodes op basis van eigen ervaring met elkaar te vergelijken. Uit de resultaten blijkt dat 16,7% van de 72 respondenten een maritieme loopbaan van minder dan zes jaar had. Aangezien zij de volledige periode niet hebben doorgemaakt, werden deze respondenten dus als niet-relevant beschouwd in het kader van dit onderzoek en bijgevolg uitgesloten van de verdere analyse.

Deze survey werd voornamelijk ingevuld door respondenten met een maritieme loopbaan van meer dan 20 jaar, goed voor 28% van het totale aantal deelnemers (72 respondenten). Deze groep, die over de meeste ervaring beschikt, heeft elke onderzochte periode, vóór, tijdens en na de coronapandemie, volledig en intensief meegemaakt. Hun bijdragen worden dan ook zeker als bijzonder waardevol beschouwd binnen dit onderzoek, aangezien zij uit eerste hand kunnen getuigen over het leven aan boord en de evolutie ervan doorheen de jaren. De tweede grootste groep respondenten bestond uit jongere zeevarenden met een loopbaan van zes tot tien jaar, de eerste groep die binnen de afbakening van dit onderzoek werd opgenomen. Zij vertegenwoordigden 25% van het

totale aantal respondenten. Hun input wordt eveneens als waardevol beschouwd, aangezien zij een meer recente en actuele kijk hebben op het leven aan boord. Dit maakt het mogelijk om in een latere fase eventuele verschillen in beleving tussen deze groep en de meer ervaren zeevarenden te analyseren. Daarna volgden de groepen met een loopbaan van 11 tot 15 jaar en 16 tot 20 jaar, goed voor respectievelijk 16,7% en 14% van het totale aantal respondenten. De volledige verdeling van de loopbaanduur onder de respondenten wordt visueel weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2: Overzicht van de loopbaan van de zeevarenden

Bron: Eigen werk (2025)

6.2.3 Verdeling van scheepstypes en contractduur onder de respondenten

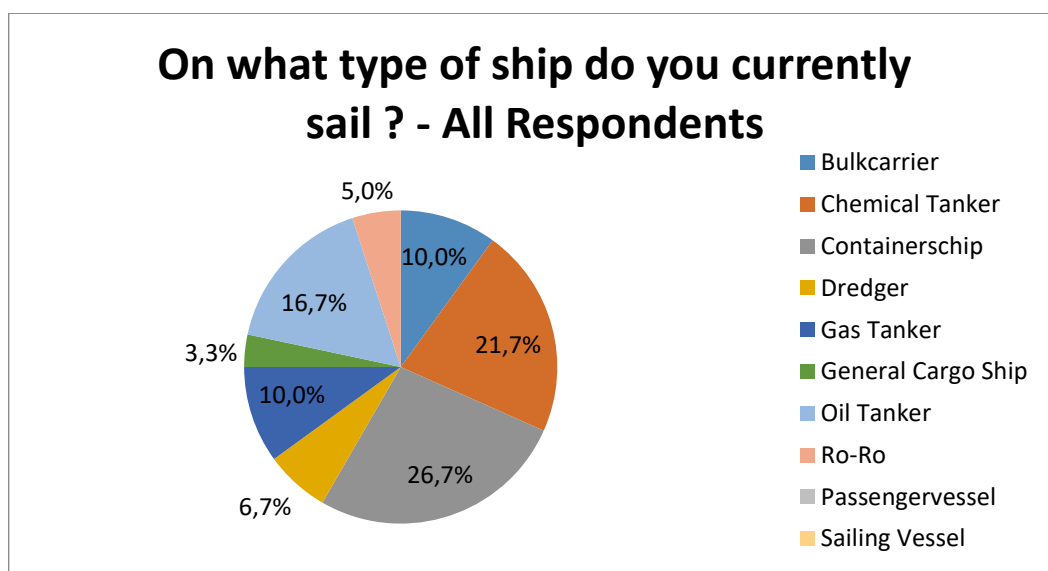
Het type schip waarop men werkzaam is, heeft een aanzienlijke invloed op onder meer de duur van het contract van zeevarenden. Bovendien verschillen ook de uitrusting en accommodatie per scheepstype en schepen onderling, wat op zijn beurt impact kan hebben op het mentaal welzijn van de bemanning.

Binnen dit onderzoek blijkt dat het merendeel van de respondenten actief is op containerschepen en chemische tankers, goed voor respectievelijk 26,7% en 21,7% van het aangepaste totaal van 60 respondenten. In deze cijfers zijn tevens de antwoorden van de loodsen opgenomen die tijdens het invullen van de enquête aangaven momenteel werkzaam te zijn op het schip dat zij op dat moment beloofden, zijnde container- en

gastankers. Deze antwoorden weerspiegelen dus de scheepstypes waarop zij zich op dat moment daadwerkelijk bevonden.

De respondenten uit de groep 'scheepswerktuigkundigen en andere functies' zijn voornamelijk actief op containerschepen en gastankers, goed voor respectievelijk 43% en 29% van deze groep. Voor de navigatiegroep ligt de nadruk daarentegen op chemische tankers en containerschepen, met een verdeling van respectievelijk 23% en 24%.

Uit Figuur 3 blijkt bovendien dat 16,7% van de respondenten actief is op een olietanker en 10% op een gastanker, wat betekent dat in totaal 48% van de ondervraagden werkzaam is binnen de tankersector. Verder kan worden vastgesteld dat de overige scheepstypes in mindere mate vertegenwoordigd zijn, waarbij er onder de respondenten geen vertegenwoordiging is van zeilschepen of passagiersschepen. Dit kan deels worden verklaard door het feit dat een aanzienlijk deel van de respons via loodsen werd verzameld. Rekening houdend met hun werkgebied, voornamelijk gericht op schepen die Antwerpen of Vlissingen aandoen, is het aannemelijk dat bepaalde scheepstypes, zoals zeilschepen en passagiersschepen, minder frequent voorkomen op deze trajecten. Hierdoor komen loodsen minder vaak aan boord van dergelijke schepen in vergelijking met bijvoorbeeld container- of chemicaliëntankers, wat tevens verklaart waarom deze types in grotere aantallen voorkomen in deze survey.



Figuur 3: Overzicht van type schepen waarop de respondenten actief zijn

Bron: Eigen werk (2025)

Zoals eerder in deze scriptie aangehaald, wordt de duur van een contract sterk beïnvloed door het type schip waarop men werkzaam is. De contractduur bepaalt zowel de verblijfsduur aan boord als de mate van afzondering van dierbaren en de buitenwereld. Een factor die, zoals reeds besproken, een aanzienlijke invloed kan hebben op het mentale welzijn van zeevarenden.

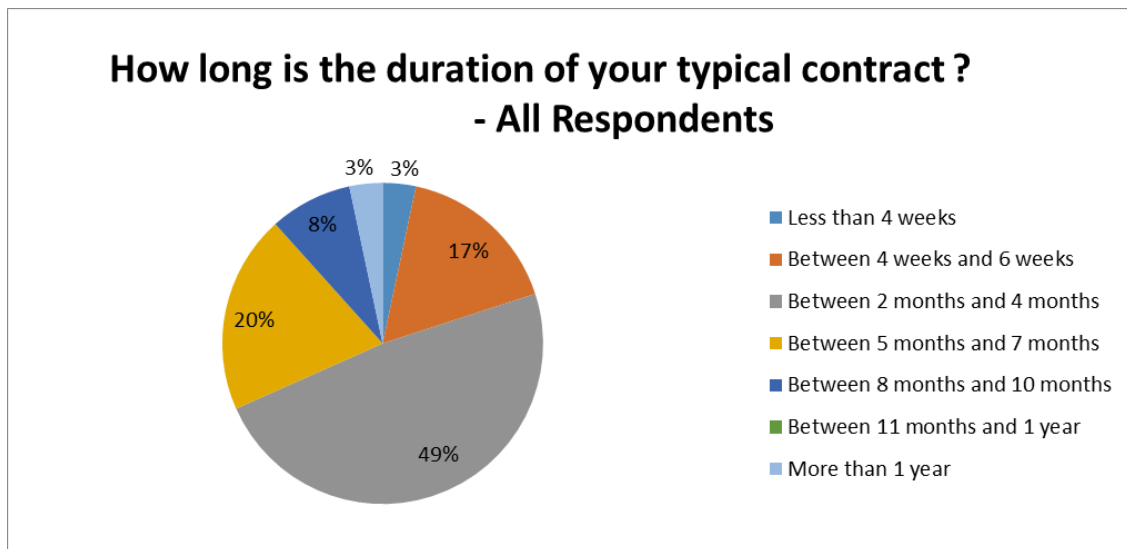
Ondanks de beschikbaarheid van internet en communicatiemiddelen, kunnen langere contractperiodes, zoals in dit onderzoek herhaaldelijk werd aangestipt, leiden tot psychologische belasting bij bepaalde individuen. Dit geldt in het bijzonder wanneer het oorspronkelijke contract onaangekondigd wordt verlengd. Voor veel zeevarenden vormt dit dan ook een belangrijk aandachtspunt: zij benadrukken dat contracten bij voorkeur niet worden verlengd zonder voorafgaande en duidelijke afspraken.

Figuur 4 biedt een grafische weergave van de gemiddelde contractduur van de respondenten. Hieruit blijkt dat bijna de helft van de 60 bevraagde zeevarenden, meer bepaald 49%, een contractduur heeft tussen de twee en vier maanden. Dit resultaat komt overeen met wat algemeen gebruikelijk is in de maritieme sector, waar deze termijn vaak als standaard geldt op de meeste scheepstypes. Schepen met een kortere contractduur, zoals baggerschepen (dredgers), hanteren doorgaans contracten van vier tot zes weken. Deze tendens werd ook weerspiegeld in de resultaten van deze enquête: het merendeel van de 17% respondenten met een contractduur in deze categorie werkt op een dredger. Daarnaast gaven ook enkele respondenten van andere scheepstypes aan binnen deze korte duur te vallen. Opvallend is dat 8% van de respondenten, met een contractduur tussen acht en tien maanden, voornamelijk bestond uit matrozen (able seamen). Deze functie staat er algemeen om bekend langer aan boord te blijven dan andere functies, wat deze uitkomst plausibel maakt.

Contractduren van minder dan vier weken of langer dan één jaar, beide goed voor slechts 3% van de respondenten, zijn in deze sector eerder uitzonderlijk. Deze antwoorden werden ingevuld door loodsen, van wie het arbeidsregime sterk afwijkt van dat van zeegaande zeevarenden. Vermoedelijk konden zij zich moeilijk identificeren met een van de zeven aangeboden antwoordmogelijkheden, aangezien hun contractstructuur aanzienlijk verschilt van de standaardcontracten die in de sector gangbaar zijn. Hierdoor hebben zij zich wellicht gebaseerd op een benadering van hun situatie en gekozen voor

de antwoordoptie die het dichtst aansloot.

Samenvattend geeft Figuur 4 een duidelijk overzicht van de spreiding in gemiddelde contractduur binnen de respondentengroep.



Figuur 4: Verdeling van de gemiddelde contractduur onder de respondenten

Bron: Eigen werk (2025)

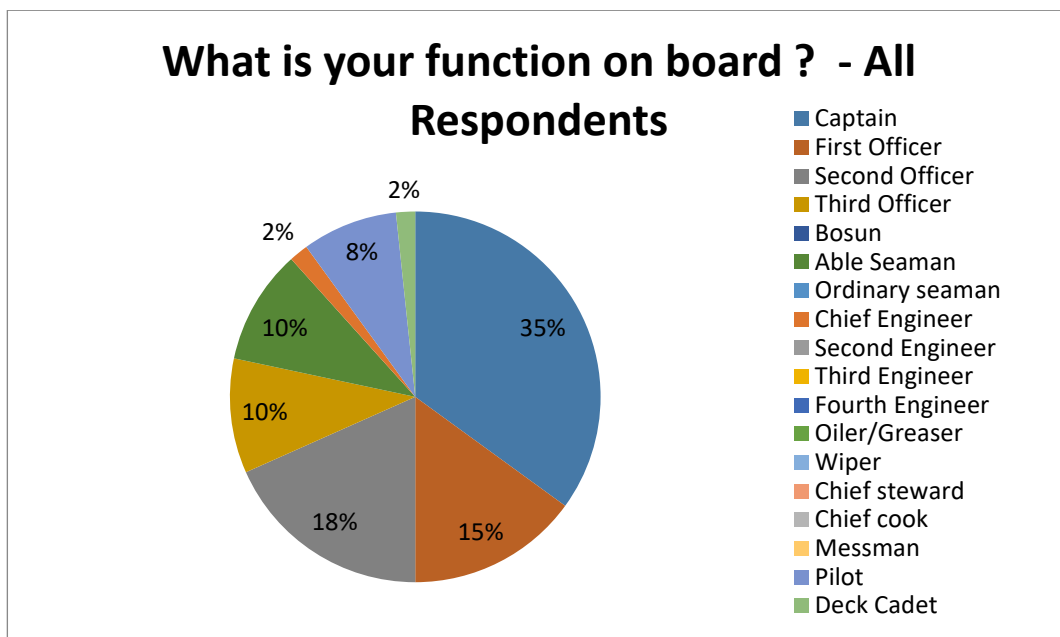
6.2.4 Verdeling van boordfuncties onder de respondenten

Uit Figuur 5 blijkt dat een aanzienlijk deel van de respondenten kapiteins zijn, goed voor maar liefst 35% van het totale aantal van 60 respondenten. Deze oververtegenwoordiging is vermoedelijk te wijten aan beperkingen bij de verspreiding van de enquête aan boord. Vermoedelijk werd de enquête, nadat deze door de loodsen werd overhandigd, vaak niet verder doorgegeven aan de rest van de bemanning. Dit kan te wijten zijn aan vergetelheid, een druk werkschema of aan de gevoeligheid van het onderwerp. Hierdoor werd de vragenlijst voornamelijk ingevuld door bemanningsleden die zich op het moment van overdracht op de brug bevonden, wat resulteerde in een relatief hoge responsgraad vanuit navigatiefuncties, en in het bijzonder van kapiteins.

Dit verklaart ook waarom functies in de machinekamer, zoals die van Chief Engineer, slechts beperkt vertegenwoordigd zijn, in dit geval slechts 2% van de respondenten. Bij wijze van tekortkoming kan de stem van scheepswerktuigkundigen nauwelijks gehoord worden en kan hun perspectief in dit onderzoek slechts in beperkte mate worden meegenomen. Daarnaast bestaat 8% van de respondenten uit loodsen, wat ook de eerder genoemde 3% verklaart bij uitzonderlijke contractduren (zie Figuur 4). Na de kapiteins zijn

de eerst en tweede officieren het sterkst vertegenwoordigd, met respectievelijk 15% en 18% van het totaal. Verder bestaat de respondentengroep uit 10% derde officieren en 10% matrozen (able seamen).

De volledige verdeling van de functies aan boord wordt visueel weergegeven in Figuur 5.



Figuur 5: Overzicht van boordfuncties van deelgenomen respondenten

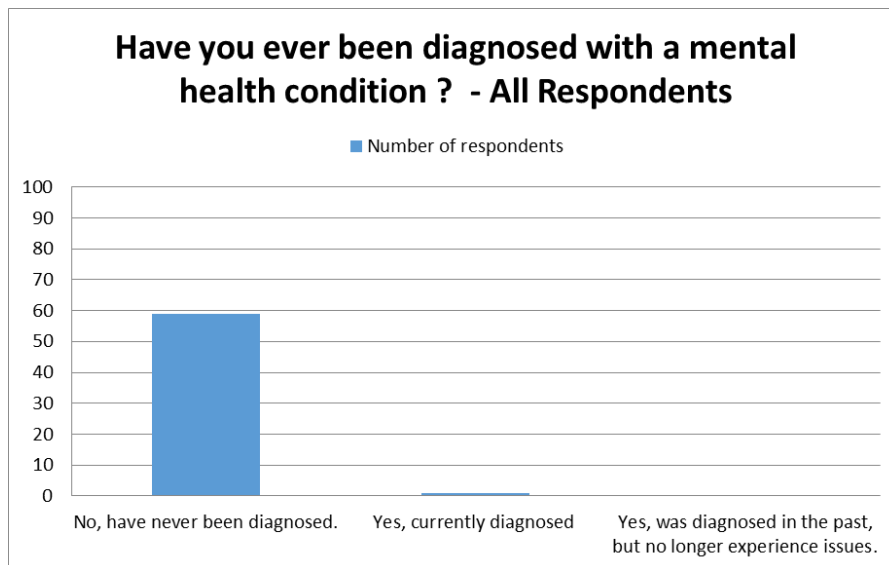
Bron: Eigen werk (2025)

6.3 Psychologisch profiel van de respondentengroep

6.3.1 Psychische diagnoses en gebruik van voorgeschreven medicatie

Zoals eerder in deze scriptie werd aangehaald, is het van belang om de psychologische gesteldheid van de respondenten in kaart te brengen alvorens zij de enquête invullen. Daarom werd hen gevraagd of zij ooit, in het verleden of op het moment van afname, gediagnosticeerd zijn met een mentale aandoening, en of zij al dan niet medicatie kregen voorgeschreven of nog steeds innemen. Deze informatie is essentieel, aangezien een bestaande diagnose of lopende behandeling in bepaalde gevallen een significante invloed kan hebben op de manier waarop respondenten de vragen interpreteren en beantwoorden, waardoor hun antwoorden mogelijk niet volledig representatief kunnen beschouwd worden.

Bovendien helpt deze achtergrondinformatie om eventuele patronen of uitschieters in de antwoorden beter te begrijpen, en om hun reacties in de juiste context te plaatsen.



Figuur 6: Psychische gezondheidsstatus: aantal bevestigde gevallen onder de respondenten

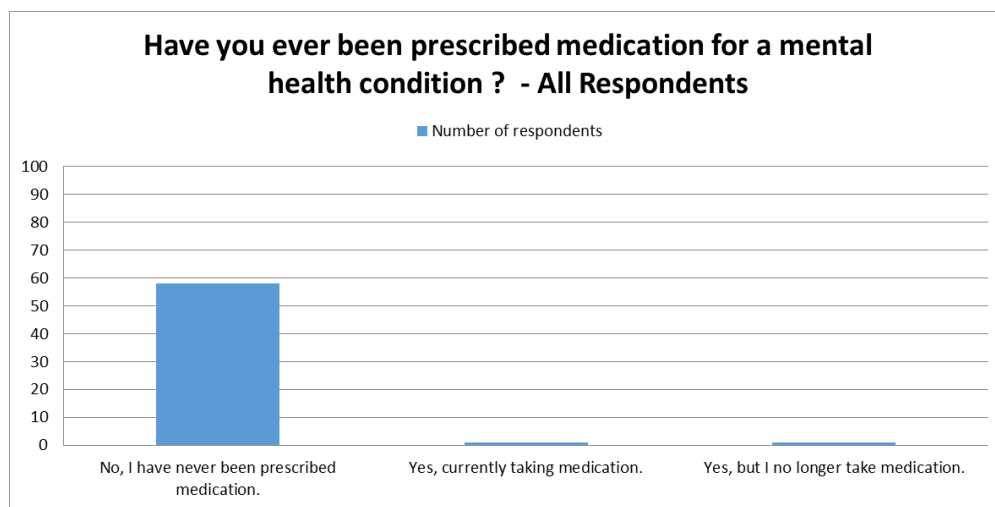
Bron: Eigen werk (2025)

Figuur 6 toont aan dat 98% van de respondenten nooit gediagnosticeerd werd met een mentale aandoening. Slechts 2% gaf aan op dit moment te kampen met een psychische aandoening. Dit wijst in het algemeen op een relatief gezonde psychologische toestand binnen de onderzochte groep. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat de afwezigheid van een formele diagnose niet noodzakelijk betekent dat er nooit psychische klachten zijn geweest. Mogelijk zijn bepaalde symptomen in het verleden onopgemerkt gebleven of is er nooit professionele hulp gezocht, waardoor een officiële diagnose is uitgebleven. Niettemin schetst dit resultaat een positief beeld van het mentale gesteldheid van de meerderheid van de respondenten en ondersteunt het de relevantie van de verzamelde antwoorden binnen dit onderzoek.

De 2% van de respondenten die wel aangaf te lijden aan een mentale aandoening, deelde vertrouwelijk mee dat het om AIDS¹⁰ ging. Personen die met hiv of AIDS leven, hebben een verhoogd risico op het ontwikkelen van stemmingsstoornissen, angstklachten en cognitieve problemen. Bovendien kunnen hiv en aanverwante infecties rechtstreeks

¹⁰ AIDS (Acquired Immune Deficiency Syndrome) is het meest gevorderde stadium van een hiv-infectie, waarbij het immuunsysteem ernstig verzwakt is en het lichaam kwetsbaar wordt voor opportunistische infecties en andere complicaties (*HIV and Mental Health - National Institute of Mental Health (NIMH), z.d.; Integration of Mental Health and HIV Interventions, 2022*)

invloed uitoefenen op het zenuwstelsel en de hersenfunctie, wat ook gevolgen heeft voor de fysieke gezondheid. Bepaalde hiv-medicatie kan bijkomende psychische bijwerkingen veroorzaken, zoals depressieve gevoelens, slapeloosheid of angst, en bestaande klachten verergeren (*HIV and Mental Health - National Institute of Mental Health (NIMH)*, z.d.). Dit illustreert de ernstige impact die deze aandoening kan hebben op het mentale welzijn van een individu. Dit kan er bovendien op wijzen dat de antwoorden van deze respondenten mogelijk in zekere mate beïnvloed zijn door hun onderliggende aandoening. Niettemin bevestigen de resultaten dat de overgrote meerderheid van de respondenten zich in een mentaal stabiele en gezonde toestand bevindt.



Figuur 7: Gebruik van voorgeschreven medicatie voor mentale aandoeningen onder de respondenten

Bron: Eigen werk (2025)

Vervolgens werd aan de respondenten gevraagd of zij in het verleden, of momenteel, voorgeschreven medicatie gebruiken in het kader van een mentale aandoening. Deze vraag werd opgenomen omdat medicatie, afhankelijk van het type en de werking, invloed kan uitoefenen op het cognitief functioneren, de stemming en het gedrag van een individu, en daardoor mogelijk ook de antwoorden op een enquête beïnvloedt. Hoewel medicijnen doorgaans een therapeutisch doel dienen, kunnen ze ook gepaard gaan met bijwerkingen zoals stemmingsveranderingen, angstgevoelens, paniekaanvallen, slaapstoornissen, geheugen- en concentratieproblemen, of andere psychische symptomen (Akwa, 2020). Omdat de effecten per individu kunnen verschillen, is het in de context van dit onderzoek belangrijk om het gebruik van dergelijke medicatie in kaart te brengen. Uit

Figuur 7 blijkt dat 96% van de 60 respondenten nooit voorgeschreven medicatie heeft gebruikt. Dit resultaat wijst opnieuw op een algemeen gezonde psychologische toestand binnen de onderzoeksgroep. Slechts 4% van de respondenten gaf aan in het verleden, of momenteel, voorgeschreven medicatie te gebruiken, elk goed voor 2% van het totaal. Op vertrouwelijke basis gaven de betreffende respondenten aan welke voorgeschreven medicatie zij gebruiken of gebruikt hebben. Twee middelen kwamen hierbij naar voren: angstmiddelende medicatie (anti-anxiety medication) en een ander, minder specifiek aangeduid middel dat werd omschreven als Skittles.

Zoals de benaming aangeeft, heeft angstmiddelende medicatie tot doel symptomen van angststoornissen te verminderen. Deze middelen werken doorgaans in op het centrale zenuwstelsel en kunnen, afhankelijk van het individu, zowel positieve effecten als ongewenste bijwerkingen veroorzaken. Mogelijke neveneffecten zijn onder meer cognitieve stoornissen (zoals geheugen- of concentratieproblemen), lichamelijke klachten (zoals slaperigheid of duizeligheid) en stemmingswisselingen (Afkickkliniek-wijzer, 2024; Apollo Hospitals, 2025). De impact verschilt echter sterk van persoon tot persoon. Daarnaast werd ook Skittles vermeld, een term die in de volksmond meestal wordt geassocieerd met een populair snoepgoed, maar die in slangtaal ook kan verwijzen naar bepaalde soorten medicatie of drugs (*Skittles - Slang Meaning and Examples - FastSlang*, z.d.; Step, 2024). Vanwege hun kleurrijke uiterlijk worden deze middelen dus aangeduid als Skittles, naar het gelijknamige snoepmerk. In het geval van bepaalde drugs kan dit type middel zelfs in hoge doseringen hallucinogene effecten veroorzaken. Aangezien deze aanduiding onvoldoende concreet werd gespecificeerd en buiten het bereik van dit onderzoek valt, wordt hier niet verder op ingegaan.

Figuur 7 toont dus aan dat het gebruik van voorgeschreven medicatie in verband met een mentale aandoening binnen deze onderzoeksgroep zeer beperkt was, met slechts enkele uitzonderingen. Dit wijst op een overwegend gezonde psychologische gesteldheid onder de respondenten en ondersteunt de veronderstelling dat de vragenlijst in het merendeel van de gevallen werd ingevuld vanuit een geestelijk stabiele toestand, zonder noemenswaardige beïnvloeding door medicatiegebruik.

6.3.2 Gebruik van professionele hulp en counseling bij psychische klachten

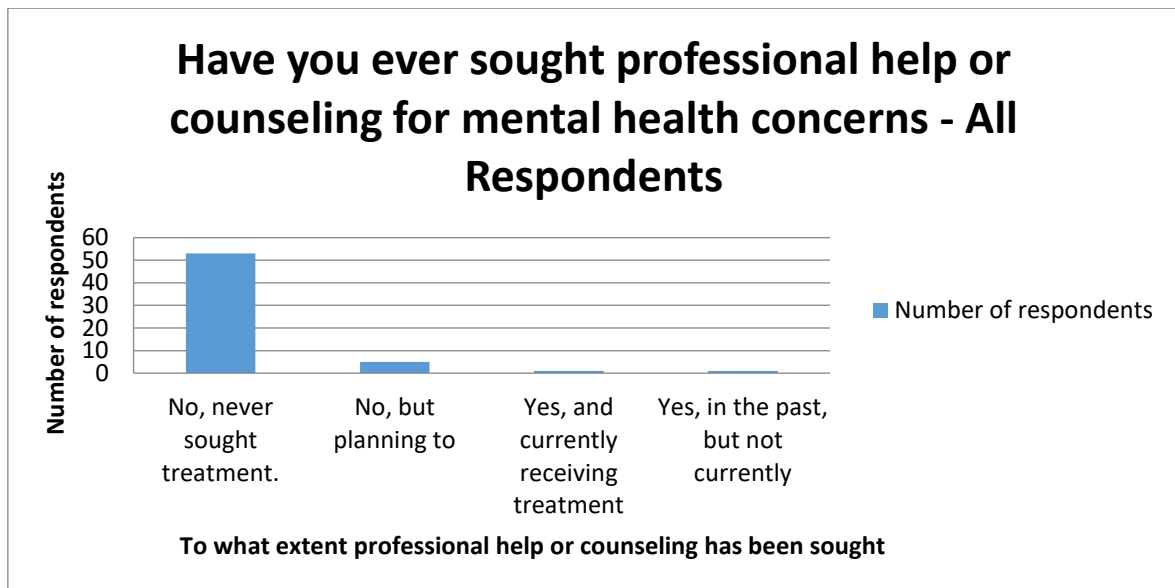
Naast vragen over diagnoses en het gebruik van medicatie, werd aan de respondenten ook gevraagd of zij gedurende hun loopbaan ooit professionele hulp of counseling hebben gezocht met betrekking tot mentale klachten of zorgen. Deze vraag biedt inzicht in de houding van zeevarenden ten opzichte van mentale gezondheid, evenals in de mate van bewustzijn en bereidheid om actief met psychische problemen om te gaan. Het toont in hoeverre zij hun mentale welzijn erkennen en stappen ondernemen om dit te bewaken of te verbeteren.

Uit de resultaten blijkt dat 88% van de 60 respondenten aangeeft nooit professionele hulp of behandeling te hebben gezocht, noch plannen te hebben om dit in de toekomst te doen. Daarnaast toont Figuur 8 aan dat 8% van de ondervraagden op dit moment nog geen hulp heeft gezocht, maar wel aangeeft hier in de toekomst behoefte aan te hebben. Dit suggereert dat ook zeevarenden die eerder niet gediagnosticeerd zijn met een mentale aandoening en geen medicatie gebruiken, toch psychische klachten ervaren en daar in hun dagelijks functioneren mee geconfronteerd worden. In deze gevallen erkennen deze respondenten hun mentale uitdagingen en tonen zij bereidheid om stappen te ondernemen ter ondersteuning van hun welzijn.

Verder geeft 2% van de respondenten aan momenteel professionele hulp of behandeling te ontvangen. Nog eens 2% meldt in het verleden hulp te hebben gezocht, maar momenteel geen begeleiding of therapie meer te volgen.

Figuur 8 suggereert dat 88% van de respondenten aangeeft te leven zonder noemenswaardige psychische klachten. Tegelijkertijd moet worden erkend dat een deel van deze groep mogelijk in ontkenning verkeert over hun mentale gezondheid, of ervoor kiest klachten zelfstandig te verwerken. Ook kan terughoudendheid om hulp te zoeken het gevolg zijn van angst voor stigmatisering of negatieve perceptie binnen de werkomgeving.

Het erkennen van een mentale aandoening is vaak al een moeilijke en persoonlijke stap. Velen ondervinden dus een drempel om zich tot professionele hulpverlening te richten, mede door culturele factoren, sociale druk of professionele implicaties. Dit kan betekenen dat het percentage van 88% respondenten dat aangeeft geen hulp nodig te hebben, in werkelijkheid mogelijks hoger lijkt dan het daadwerkelijk is.

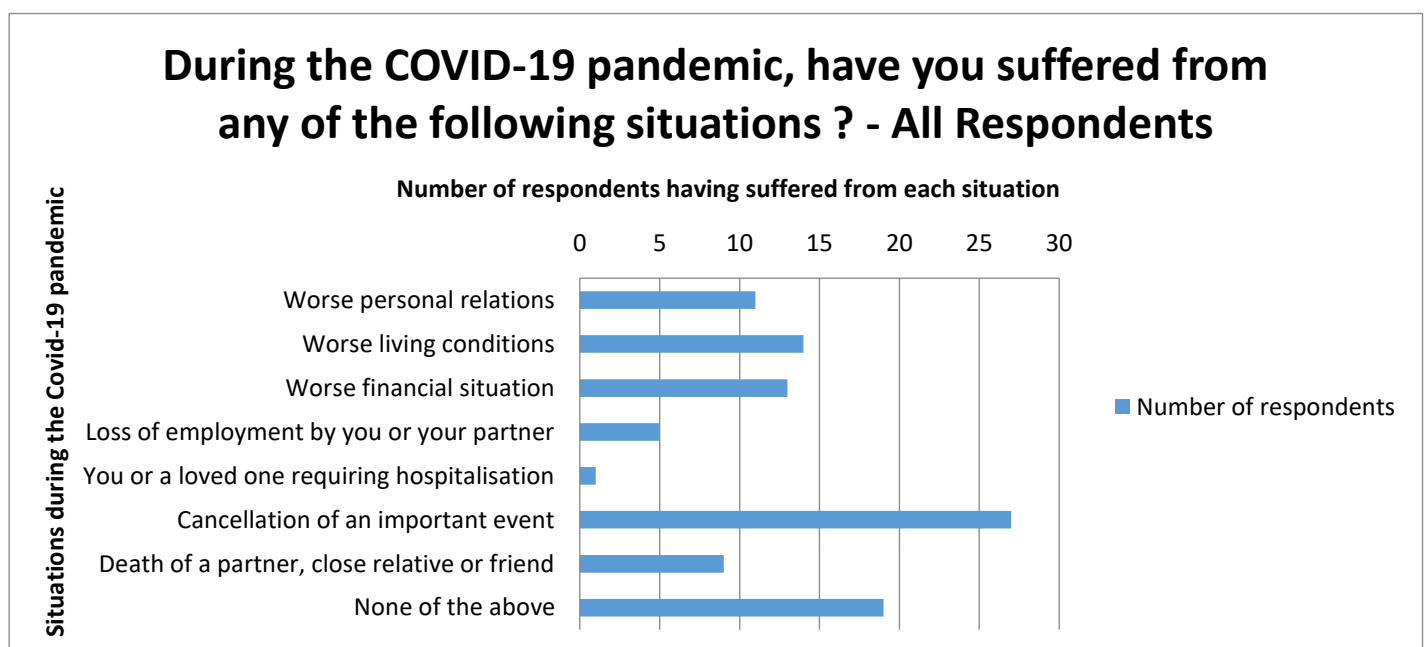


Figuur 8: Verdeling van het zoeken naar professionele hulp of counseling voor mentale gezondheidsproblemen onder de respondenten

Bron: Eigen werk (2025)

6.4 Ervaringen en percepties van respondenten tijdens de Covid-19-pandemie

6.4.1 Ervaren omstandigheden tijdens de Covid-19-pandemie door de respondenten



Figuur 9: Weergave van de doorstaande situaties tijdens het covid-19 pandemie onder de respondenten

Bron: Eigen werk (2025)

Om een beter beeld te krijgen van hoe respondenten de Covid-19-pandemie hebben ervaren, werd hen gevraagd of zij één of meerdere pandemiegerelateerde situaties of problemen hadden meegemaakt. De respondenten kregen daarbij de mogelijkheid om meerdere opties aan te duiden, afhankelijk van wat voor hen van toepassing was tijdens deze periode. Deze gegevens bieden inzicht in de mate waarin zij tijdens de pandemie te maken kregen met tegenslagen of moeilijke omstandigheden. Op die manier kan hun (mentale) beleving van deze uitzonderlijke periode beter begrepen en geïnterpreteerd worden.

Figuur 9 toont aan dat 19 van de in totaal 60 respondenten, ofwel 31%, aangaven geen enkele van de vermelde situaties te hebben meegemaakt. Dit wijst erop dat deze groep de pandemie in relatief goede en stabiele omstandigheden heeft doorstaan, zonder noemenswaardige tegenslagen. De overige respondenten daarentegen rapporteerden wel één of meerdere moeilijkheden tijdens deze periode, wat suggereert dat zij de pandemie als ingrijpender hebben ervaren.

Een groot deel van de overige respondenten, namelijk 27 personen (45% van het totale aantal), gaf aan dat zij de annulering van een belangrijk evenement hebben meegemaakt. Ongeacht de aard van het evenement, vormen dergelijke gelegenheden vaak momenten waar men naar uitkijkt. Het wegvallen ervan, zeker in een periode van isolatie en zonder perspectief op verbetering, kan de situatie emotioneel extra belastend maken. Een dergelijk evenement biedt zeevarenden doorgaans de kans om tot rust te komen, hun gedachten te verzetten en tijdelijk afstand te nemen van dagelijkse zorgen. Het verlies van die mogelijkheid tot ontspanning kan dan ook een aanzienlijke impact hebben op het mentaal welzijn van het individu.

Daarnaast rapporteerde een aanzienlijk aantal respondenten ook een verslechtering van hun leefomstandigheden, persoonlijke relaties of financiële situatie. Respectievelijk 14 respondenten (23% van de 60), 11 respondenten (18%) en 13 respondenten (22%) gaven aan hiermee geconfronteerd te zijn geweest. Dergelijke situaties bemoeilijken het behouden van vertrouwen in de toekomst, zeker in een periode die reeds gekenmerkt werd door grote onzekerheid. Deze factoren kunnen een aanzienlijke impact hebben op het mentaal welzijn, vooral omdat de mogelijkheden tot externe ondersteuning tijdens de pandemie sterk beperkt waren door de geldende maatregelen. Toch blijkt uit de

resultaten dat het aantal respondenten dat ten minste één van deze negatieve omstandigheden heeft ervaren relatief beperkt bleef. Dit suggereert dat de meerderheid van de respondenten zich tijdens deze periode in een relatief stabiele situatie bevond op vlak van financiële draagkracht, woonomstandigheden en persoonlijke relaties.

Figuur 9 toont ook aan dat 9 respondenten, goed voor 15% van de totale steekproef, geconfronteerd werden met het verlies van een dierbare tijdens de pandemie. Het overlijden van een naaste is op zichzelf al een uiterst ingrijpende en emotioneel belastende gebeurtenis, met een diepgaande impact op het mentaal welzijn. In moeilijke periodes is er doorgaans behoefte aan nabijheid, troost en de mogelijkheid om op een respectvolle manier afscheid te nemen. De Covid-19-pandemie heeft dit proces echter aanzienlijk bemoeilijkt. Wereldwijd heeft het virus meer dan 6,6 miljoen levens geëist, wat de omvang en ernst van de situatie onderstreept (CoronavirusCOVID19.be, 2025). Door de strikte quarantainemaatregelen en sociale beperkingen konden nabestaanden vaak geen passend afscheid nemen, noch op een normale manier rouwen. De afwezigheid van fysieke nabijheid en emotionele ondersteuning maakte deze ervaring nog zwaarder.

Hoewel dit fenomeen wereldwijd voelbaar was, onderstreept het in dit geval vooral de zware psychologische last bij de 9 respondenten die met verlies te maken kregen. Dit aspect benadrukt eens te meer hoe sterk het mentaal welzijn van zeevarenden, evenals dat van de wereldbevolking in het algemeen, onder druk stond tijdens deze uitzonderlijke periode.

Daarnaast gaven 5 respondenten, overeenkomend met 8% van het totaal, aan tijdens de pandemie hun tewerkstelling te zijn verloren. Werkverlies in een periode van grote onzekerheid kan gepaard gaan met aanzienlijke psychologische druk en vormt een belangrijke risicofactor voor het mentaal welzijn. Aangezien de duur van de pandemie destijds onvoorspelbaar was, kon de stress ten gevolge van werkloosheid langdurig aanhouden. Bovendien ging dit voor velen gepaard met financiële onzekerheid. Door de aard van het zeevarend beroep was telewerken, in tegenstelling tot andere sectoren, nauwelijks of niet mogelijk, waardoor alternatieve vormen van werk geen realistische optie vormden. Samenvattend kan worden gesteld dat deze situatie aanleiding geeft tot verhoogde stressniveaus, wat in dit geval van toepassing was op 8% van de

respondenten.

Alle eerder besproken pandemiegerelateerde moeilijkheden die door de respondenten werden ervaren, zijn gebundeld en grafisch weergegeven in Figuur 9.

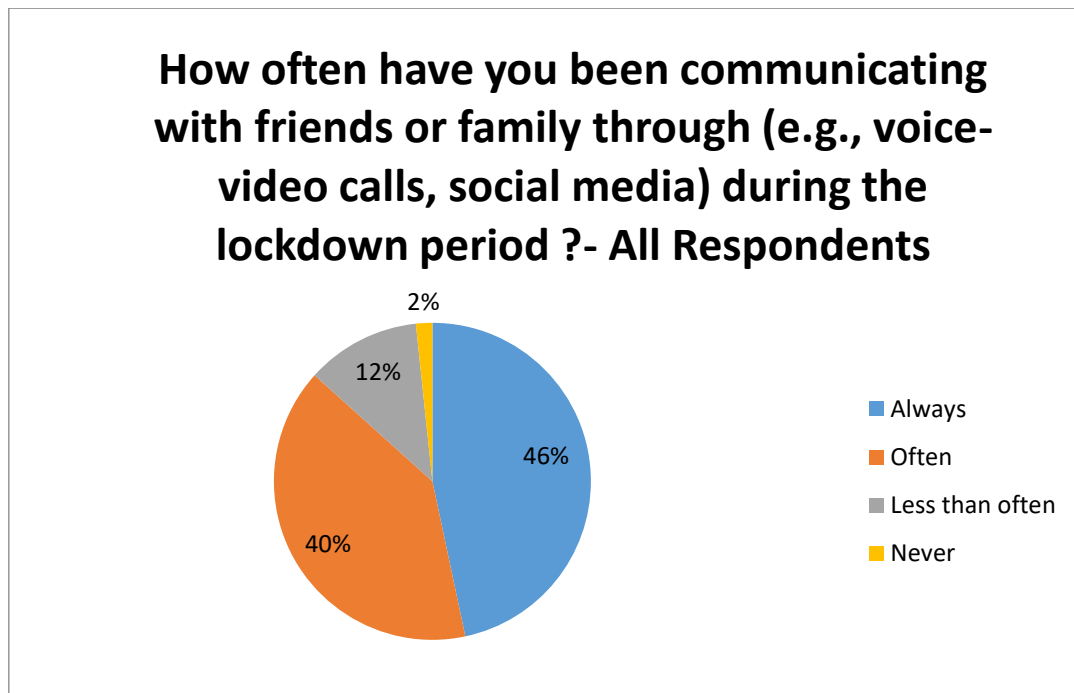
6.4.2 Communicatie met de buitenwereld en ervaren stress tijdens de Covid-19-pandemie

Gedurende de Covid-19-pandemie was fysiek sociaal contact, zoals eerder herhaaldelijk aangehaald, sterk beperkt, wat deze periode in belangrijke mate kenmerkte en bijzonder uitdagend maakte. In afwezigheid van direct contact werd het onderhouden van sociale verbindingen via digitale middelen (zoals videocalls, sociale media en andere internetgebaseerde communicatie) des te belangrijker. Het gebrek aan sociaal contact, en daarmee het ontbreken van momenten van ontspanning en emotionele steun, kon een aanzienlijke impact hebben op het mentaal welzijn van zeevarenden. Bovendien diende digitale communicatie ook als bron van informatie over het leven aan wal en de gezondheidstoestand van dierbaren, wat kon bijdragen aan het verlagen van stressniveaus. Afhankelijk van de internettoegang aan boord was dit contact echter al dan niet mogelijk. Voor veel zeevarenden bleek de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van internet tijdens deze periode dan ook een cruciale en terugkerende zorg.

In het kader van dit onderzoek toont Figuur 10 aan dat 46% van de 60 respondenten aangaf tijdens de lockdownperiode steeds contact te hebben onderhouden met familie of vrienden, via een of meerdere vormen van communicatie. Dit wijst erop dat bijna de helft van de respondenten in staat was om, naast het contact met collega's aan boord, ook regelmatig sociaal contact met dierbaren te behouden. Daarnaast gaf 40% aan vaak te hebben gecommuniceerd met het thuisfront. Binnen de groep 'scheepswerktuigkundigen en anderen' gaf 43% aan dit vaak te hebben gedaan. Gecombineerd met de 46% die aangaf voortdurend contact te hebben onderhouden, betekent dit dus dat in totaal 86% van de respondenten tijdens de pandemie op regelmatige basis sociaal contact met dierbaren wist te behouden. Dit suggereert dat het merendeel van de ondervraagden toegang had tot een voldoende mate van sociale verbondenheid, wat gunstig is voor het mentale welzijn.

Dit wijst erop dat de respondenten zich over het algemeen in een gunstige positie bevonden wat betreft de mogelijkheid en frequentie van communicatie, waardoor hun mentale welzijn minder onder druk kwam te staan en positief werd ondersteund.

Uit de resultaten blijkt dat 2% van de totale respondenten tijdens de Covid-19-pandemie nooit contact onderhield met dierbaren, terwijl 12% aangaf minder dan regelmatig met familie of vrienden te hebben gecommuniceerd. Dit kan voortkomen uit persoonlijke voorkeur, waarbij het individu mogelijk geen behoefte voelde aan dergelijk contact. In andere gevallen kan het echter te wijten zijn aan beperkte internettoegang of bereik aan boord, waardoor communicatie simpelweg niet mogelijk was. In situaties waar de oorzaak buiten de wil van de zeevarende lag, kan dit een aanzienlijk effect hebben op het mentaal welzijn. Wanneer men het contact met dierbaren niet kan onderhouden, ondanks de behoefte daaraan, kunnen gevoelens van eenzaamheid, stress en ongerustheid toenemen. In dat opzicht staat het mentale welzijn van deze 14% respondenten mogelijk extra onder druk. Het regelmatig kunnen communiceren met dierbaren speelt een cruciale rol in het beperken van stress, angsten en zorgen. Het draagt bij aan emotionele ontlasting en verbondenheid, en vormt zo een belangrijke beschermende factor voor het psychologisch welzijn van zeevarenden. Figuur 10 geeft de volledige verdeling weer van de frequentie waarmee respondenten tijdens de pandemie contact hadden met hun dierbaren.



Figuur 10: Regelmaat van sociaal contact met familie en vrienden tijdens de pandemie

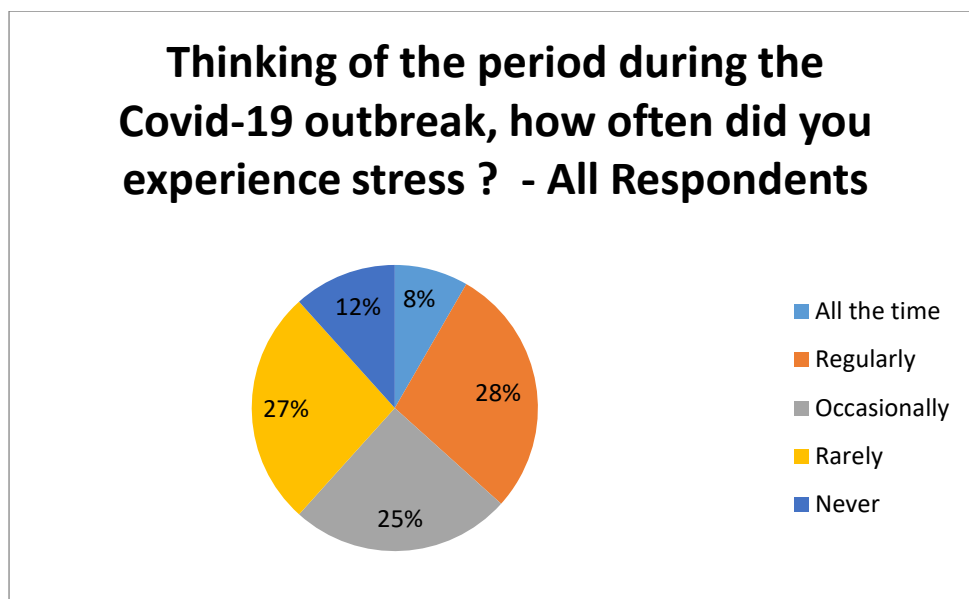
Bron: Eigen werk (2025)

De pandemieperiode bracht aanzienlijke onzekerheden met zich mee, wat bij veel individuen leidde tot verhoogde stressniveaus. Zoals eerder in dit onderzoek werd aangehaald, kan aanhoudende of overmatige stress het mentaal welzijn ernstig onder druk zetten en op termijn leiden tot bijkomende psychische of lichamelijke complicaties. Vooral wanneer er geen perspectief op verbetering bestaat, kan stress zich langdurig manifesteren en negatieve effecten versterken.

Uit de resultaten blijkt dat 28% van de respondenten aangaf regelmatig stress te hebben ervaren, terwijl 25% dit af en toe (occasioneel) ondervond. Aan de andere kant gaf 27% aan zelden stress te hebben gevoeld en meldde 12% zelfs nooit stress te hebben ervaren tijdens de pandemie. Deze laatste groep, samen goed voor 39%, lijkt de pandemieperiode relatief rustig te hebben doorstaan, zonder al te veel tegenslagen of omstandigheden die tot stress geleid hebben. Voor deze groep bleef de negatieve invloed van stress op het mentaal welzijn dus beperkt tot minimaal. Opvallend is echter dat 8% van de respondenten aangaf voortdurend stress te hebben ervaren gedurende de pandemie. Dit wijst op een continu mentale spanning dat vermoedelijk langdurig is aangehouden binnen deze groep. Uit de analyse blijkt bovendien dat deze groep volledig afkomstig is uit de navigatiegroep (9% van die specifieke groep), terwijl geen enkele

respondent uit de groep 'scheepswerktuigkundigen en anderen' aangaf zich constant gestrest te hebben gevoeld. Hoewel tijdelijke stress in veel gevallen onschadelijk is, vormt langdurige en intensieve stress een ernstig risico voor het mentaal welzijn. Daarom is het belangrijk om het stressniveau van zeevarenden regelmatig op te volgen, zodat preventieve maatregelen tijdig kunnen worden genomen.

De frequentie van ervaren stress tijdens de pandemie is weergegeven in Figuur 11 via een cirkeldiagram, om de spreiding van stressniveaus onder de respondenten visueel in kaart te kunnen brengen.



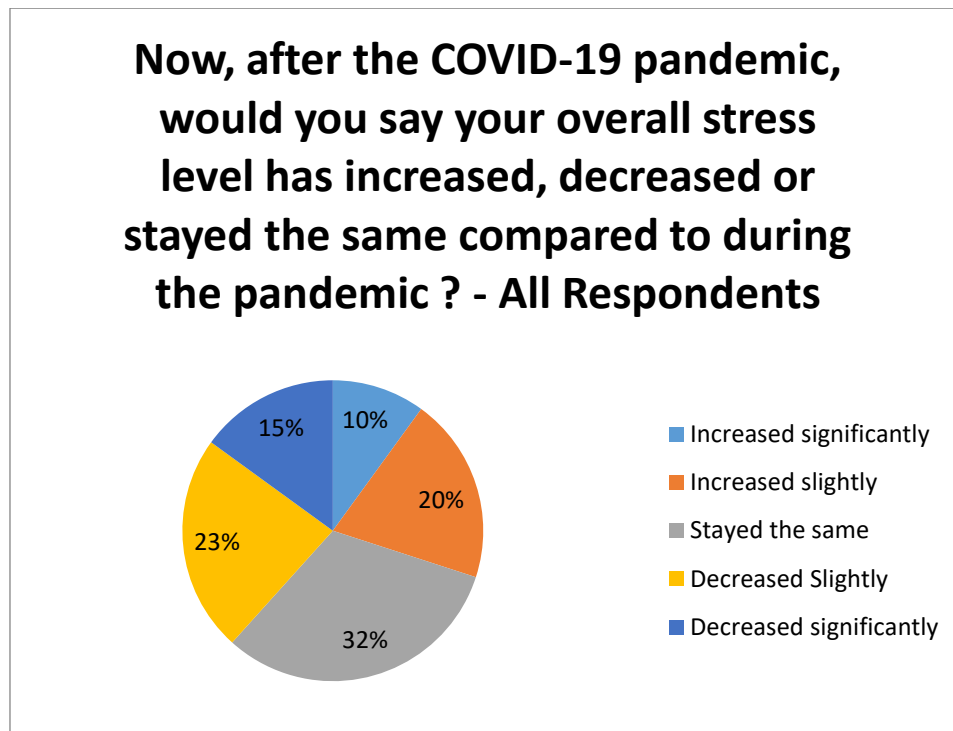
Figuur 11: Frequentie van ervaren stress tijdens de Covid-19-pandemie

Bron: Eigen werk (2025)

Om het stressniveau van de respondenten beter te kunnen inschatten en een beeld te vormen van hun huidige psychologische toestand, werd hen gevraagd hun ervaren stress tijdens de Covid-19-pandemie te vergelijken met hun stressniveau op het moment van invullen van de enquête. Op deze manier kunnen eerste aanwijzingen worden verkregen over mogelijke veranderingen in het mentaal welzijn van de respondenten, in het bijzonder met betrekking tot stress als beïnvloedende factor. Dit biedt bovendien inzicht in hoe respondenten zelf de evolutie van hun psychische belasting inschatten en ervaren. Zoals eerder in dit onderzoek werd benadrukt, is het belangrijk om het stressniveau regelmatig op te volgen. Een dergelijke vergelijking laat toe om de persoonlijke situatie

van de respondenten beter te begrijpen en eventuele tendensen te identificeren. In combinatie met de gegevens uit Figuur 11 kan dit tevens een indicatie geven van de mate waarin stress momenteel nog aanwezig is. Uit de resultaten blijkt dat 32% van de 60 respondenten geen verschil ervaarden tussen beide periodes: zij gaven aan dat hun stressniveau ongewijzigd is gebleven. Daartegenover staat dat 38% een verbetering rapporteerde, waarvan 23% een lichte afname in stress ervoer en 15% zelfs sprak van een significante daling. Deze groep ervaart de periode na de pandemie dus als minder belastend, wat kan worden toegeschreven aan de herstelde omstandigheden en het hervinden van een zekere normaliteit. Aan de andere kant gaf 30% van de respondenten aan dat hun stressniveau na de pandemie juist is toegenomen. Binnen deze groep rapporteerde 20% een lichte stijging en 10% een aanzienlijke toename in stress. Deze toename kan mogelijk verklaard worden door post-Covid-gerelateerde klachten of door onder andere toegenomen commerciële druk vanuit rederijen. Voor deze groep wijst dit erop dat het mentaal welzijn verder onder druk is komen te staan en negatief is beïnvloed door een aanhoudend verhoogd stressniveau over een langere periode.

Figuur 12 geeft dus een visuele weergave van deze verschuivingen in ervaren stressniveau. De figuur illustreert op overzichtelijke wijze zowel positieve als negatieve ontwikkelingen binnen de steekproef, en maakt het mogelijk om de evolutie van stress, en daarmee de eerste aanwijzingen van veranderingen in het mentaal welzijn, op individueel niveau te interpreteren.



Figuur 12: Vergelijking van het stressniveau tijdens en na de Covid-19-pandemie

Bron: Eigen werk (2025)

6.5 Veranderde aspecten van het dagelijks leven ten gevolge van de pandemie

De Covid-19-pandemie heeft het dagelijks leven van vrijwel elk individu grondig verstoord, waardoor mensen zich op diverse vlakken moesten aanpassen. Door de langdurige aard van deze crisis is het mogelijk dat bepaalde aspecten van het dagelijks leven blijvend beïnvloed zijn, onder meer doordat men zich na afloop van de pandemie nog niet volledig heeft kunnen heroriënteren of aanpassen aan het vroegere ritme.

Uit Figuur 13 blijkt echter dat het merendeel van de respondenten op de meeste onderzochte levensaspecten geen significante verandering heeft waargenomen sinds de pandemie. In veel gevallen kan een toename in een bepaald aspect positief worden geïnterpreteerd, met name wanneer het gaat om gedragingen die het mentaal welzijn bevorderen. Tegelijkertijd zijn er ook aspecten waarvan een stijging eerder als zorgwekkend moet worden beschouwd, zoals verhoogd alcoholgebruik of toegenomen schermtijd, aangezien deze zowel psychische als lichamelijke nadelige gevolgen met zich mee kunnen brengen. De langdurige periode van sociale beperkingen, opgelegde restricties en het wegvallen van vertrouwde routines heeft ertoe geleid dat velen zich na afloop van de pandemie opnieuw moesten aanpassen aan de vrijheden en gewoonten

van vóór de crisis. Deze context kan mede verklaren waarom veel gedragingen op een vergelijkbaar niveau zijn gebleven. Voor gedragingen zoals slapen, eten, fysieke activiteit en sociaal contact met collega's of vrienden, gaf een meerderheid aan dat deze aspecten onveranderd zijn gebleven. Zo antwoordden:

- 39 respondenten (65%) dat hun slaappatroon hetzelfde bleef,
- 48 respondenten (80%) dat hun eetgewoonten niet veranderden,
- 36 respondenten (60%) dat hun fysieke activiteit gelijk bleef,
- 42 (70%) en 39 (65%) respondenten respectievelijk dat het contact met collega's en familie of vrienden niet toenam.

Deze resultaten wijzen erop dat voor veel zeevarenden een vorm van structurele stabiliteit is behouden. In tegenstelling tot eerdere veronderstellingen van grootschalige gedragsveranderingen, lijkt de pandemie hier dus slechts in beperkte mate blijvende sporen te hebben nagelaten in het dagelijks functioneren.

Desalniettemin zijn er enkele domeinen waarin een zichtbare toename werd gerapporteerd:

- 21 respondenten (35%) gaven aan meer geld uit te geven,
- 14 respondenten (23%) doen meer aan fysieke activiteit,
- 13 respondenten (22%) besteden meer tijd aan ontspanningsoefeningen of mindfulness,
- 12 respondenten (20%) geven aan vaker tijd te besteden aan hobby's.
- 14 respondenten (23%) zagen een toename in contact met familie of vrienden

Dergelijke gedragingen kunnen, afhankelijk van context en intentie, positief bijdragen aan het psychisch welzijn. De stijging in uitgaven kan bijvoorbeeld deels worden verklaard door een veranderde levenshouding, het verlangen om intenser van het leven te genieten na een moeilijke periode, maar ook door economische factoren zoals inflatie en gestegen kosten van levensonderhoud na de pandemie.

Verder wordt een toename in ontspannende activiteiten of fysieke beweging immers algemeen erkend als bevorderlijk voor stressvermindering en het bevorderen van emotionele balans. Beide gedragingen zijn dus gunstig voor het psychisch welzijn. Na een lange periode van fysieke inactiviteit en beperkingen is het logisch dat men

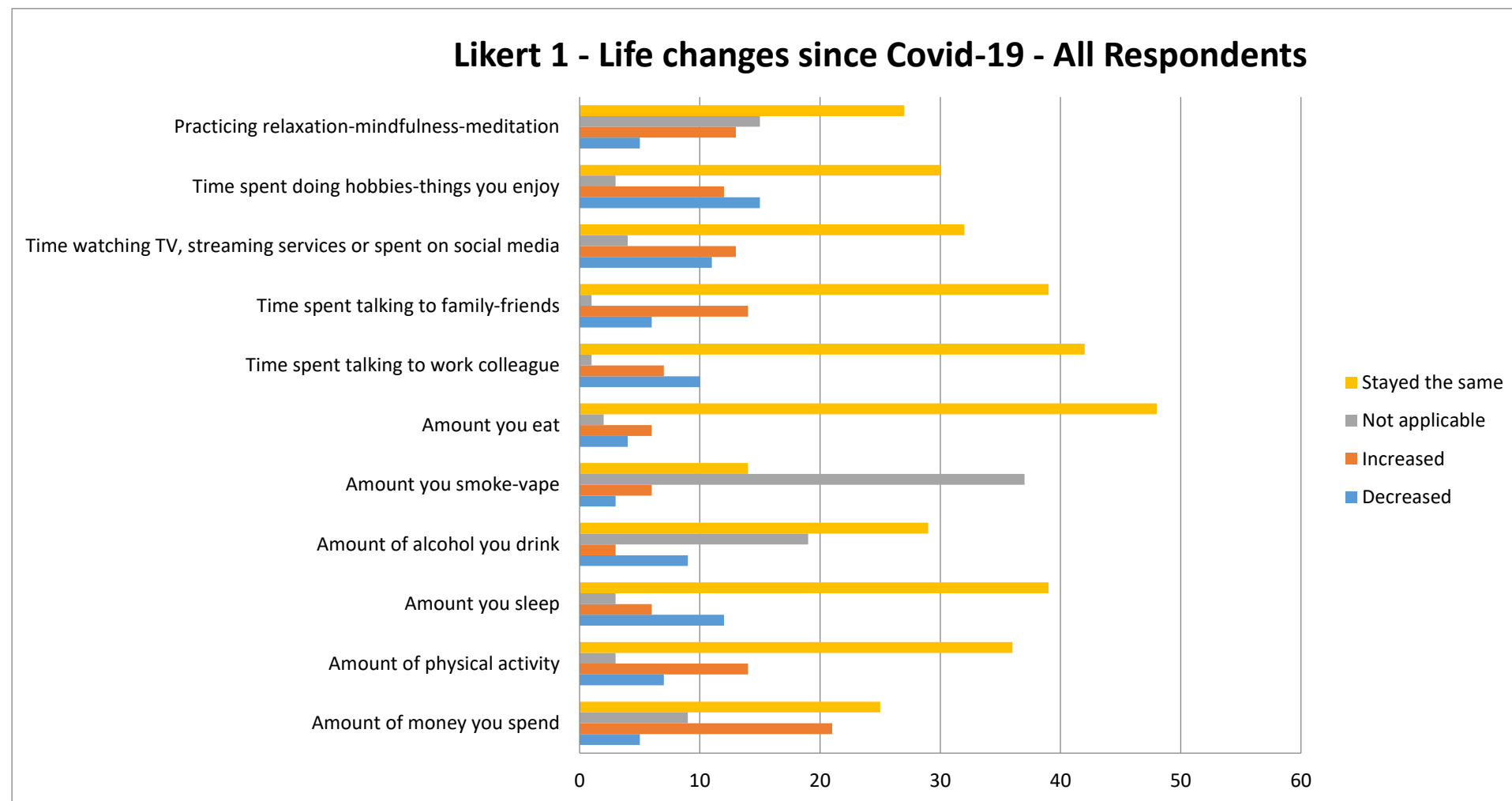
teruggrijpt naar activiteiten die vrijheid en welbevinden bevorderen, wat de waargenomen stijging verklaart. Daarnaast zoals eerder in dit onderzoek werd aangehaald, vormt sociaal contact een essentiële pijler van het mentaal welzijn. De toegenomen behoefte om relaties aan te halen of te versterken na de crisis is dan ook begrijpelijk.

Aan de andere kant zien we bij enkele gedragingen, zoals alcoholgebruik en schermtijd, een relatief beperkte toename: Slechts 3 respondenten (5%) gaven aan meer alcohol te drinken, 13 respondenten (22%) rapporteerden meer tijd te spenderen aan tv, sociale media of streamingdiensten. Het is algemeen bekend dat overmatig alcoholgebruik een negatieve impact heeft op het mentaal welzijn, zeker wanneer dit niet met mate gebeurt. Het is dan ook positief dat de gerapporteerde toename in alcoholgebruik binnen deze steekproef beperkt bleef en door slechts een klein aantal respondenten als zodanig werd aangegeven, in tegenstelling tot wat op basis van eerdere verwachtingen kon worden aangenomen.

Ook het gebruik van tabak of vapes bleef grotendeels stabiel. Maar liefst 37 respondenten (62%) gaven aan dat dit aspect voor hen niet van toepassing was, terwijl slechts 6 respondenten (10%) een stijging rapporteerden. Dit wijst erop dat deze copingstrategie niet wijdverspreid of toegenomen is binnen deze groep, wat positief geïnterpreteerd kan worden voor het fysieke én mentale welzijn.

In het algemeen laat Figuur 13 zien dat het gedrag van de meerderheid van de respondenten op veel vlakken stabiel is gebleven na de pandemie. Hoewel er lichte verschuivingen waarneembaar zijn, zowel in positieve als in potentieel zorgwekkende richting, lijkt de impact op het dagelijks leven binnen deze steekproef relatief beperkt en beheerst te zijn verlopen. Deze gedragsmatige stabiliteit kan worden beschouwd als een geruststellende factor binnen het bredere kader van mentaal welzijn in de nasleep van de pandemie.

De gedetailleerde verdeling van deze gedragsveranderingen wordt visueel weergegeven in Figuur 13, die op overzichtelijke wijze inzicht biedt in de impact van de pandemie op zowel het dagelijks leven als het psychisch welzijn van de respondenten.



Figuur 13: Weergave van de evolutie van dagelijkse levensaspecten die mogelijk veranderd zijn door de pandemie

Bron: Eigen werk (2025)

6.6 Ontwikkeling en aanhoudende uitdagingen voor het mentale welzijn na Covid-19

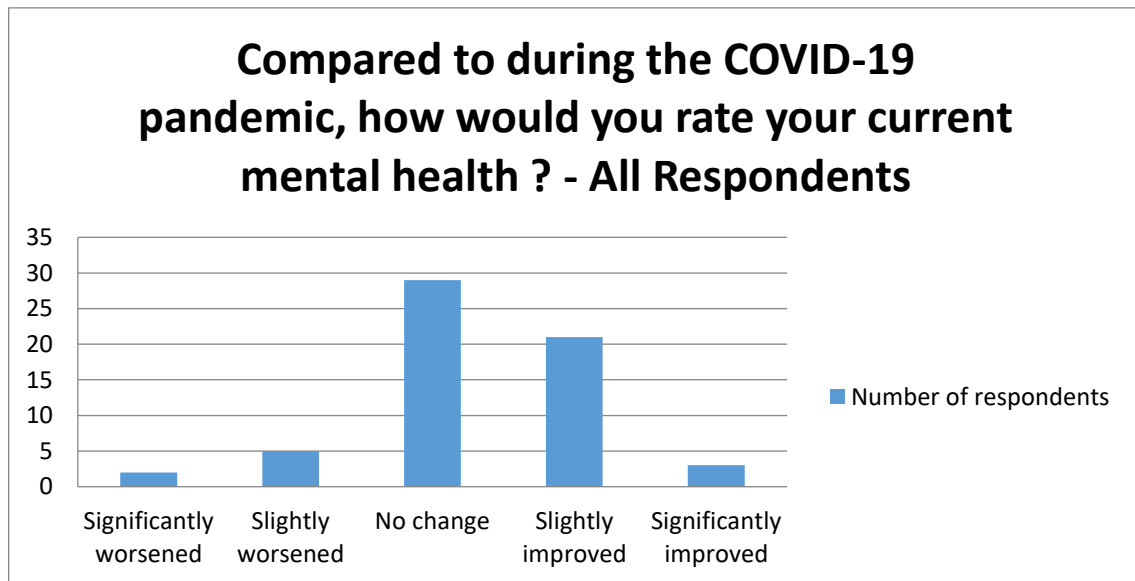
Om het mentaal welzijn van de respondenten beter te begrijpen en nauwkeuriger in kaart te brengen, werd hen gevraagd om hun eigen mentale gezondheid te evalueren. Deze zelfbeoordeling biedt inzicht in hoe zij hun huidige psychische toestand inschatten ten opzichte van de pandemieperiode, en maakt het mogelijk om de persoonlijke evolutie sindsdien te duiden. Daarbij speelt ook mee dat de terugkeer naar het 'normale' leven vaak gepaard ging met verhoogde druk, onder meer door de noodzaak om professionele of persoonlijke achterstanden in te halen.

De antwoorden op deze vraag zijn overzichtelijk weergegeven in Figuur 14. Hieruit blijkt dat net iets minder dan de helft van de respondenten (48%) geen specifieke verandering in hun mentale toestand heeft ervaren. Voor deze groep is er dus sprake van een stabiele mentale gezondheid, in lijn met de bevindingen uit Figuur 13, waaruit bleek dat de meeste aspecten van het dagelijks leven eveneens onveranderd waren gebleven. Slechts 12% van de respondenten rapporteerde een achteruitgang in hun mentale gezondheid: 5 respondenten gaven aan een lichte verslechtering te hebben ervaren, terwijl 2 respondenten spraken van een significante verslechtering. Daartegenover staat dat 40% van de respondenten een verbetering meldde, waarvan 3 personen een duidelijke vooruitgang rapporteerden en 21 respondenten een lichte verbetering opmerkten. Opvallend is dat binnen de groep 'scheepswerktuigkundigen en anderen' slechts één respondent een lichte verbetering meldde, terwijl de overige respondenten uit deze groep aangaven geen verandering te hebben ervaren. Dit suggereert dat de waargenomen positieve evolutie in mentale gezondheid zich voornamelijk binnen de navigatiegroep heeft voorgedaan.

De beperkte daling in mentale gezondheid bij een klein deel van de steekproef kan mogelijk verklaard worden door een moeizame overgang naar het post-pandemische leven, of door verhoogde werkdruk aan boord, bijvoorbeeld als gevolg van bedrijfsdruk om achterstanden en pandemiegerelateerde complicaties in te halen. Voor een aanzienlijk deel van de respondenten blijkt de mentale gezondheid sinds het einde van de

pandemie echter positief te zijn geëvolueerd. Zij lijken hun vertrouwde leefstijl en gevoel van vrijheid opnieuw te hebben hervonden. Dit biedt een hoopgevend beeld van de algemene ontwikkeling van het mentaal welzijn onder zeevarenden.

De volledige verdeling van de antwoorden is grafisch weergegeven in Figuur 14, waaruit duidelijk blijkt dat de meerderheid van de respondenten hun huidige mentale gezondheid als stabiel of verbeterd ervaart.



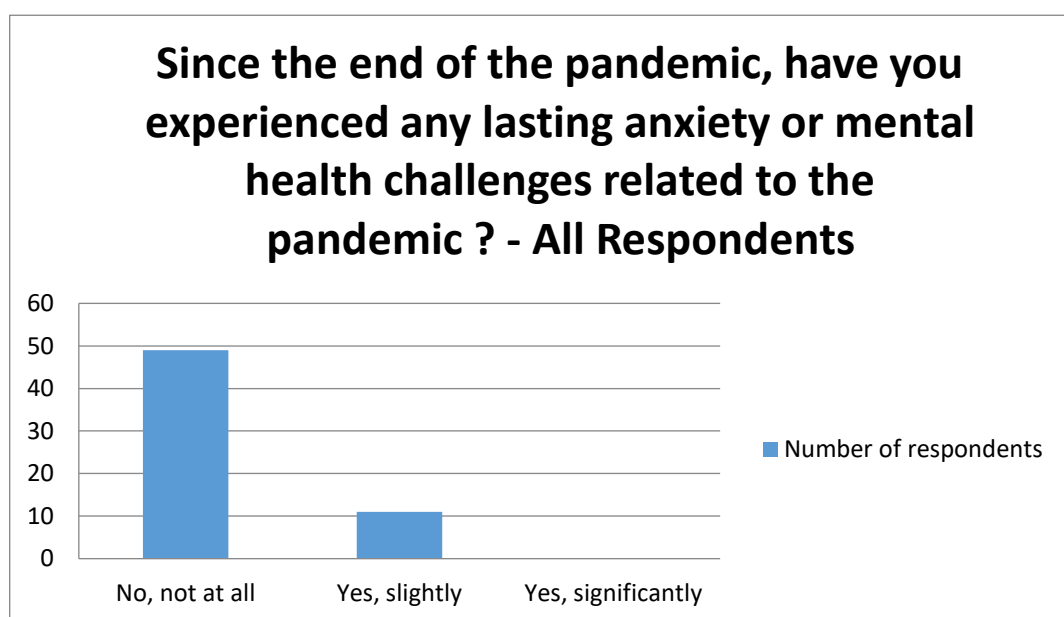
Figuur 14: Perceptie van mentale gezondheidsverandering door respondenten sinds de pandemie

Bron: Eigen werk (2025)

Na de vraag naar hun algemene mentale gezondheid op dit moment, werd de respondenten ook gevraagd of zij blijvende angstklachten of andere psychologische moeilijkheden ervaren als gevolg van de Covid-19-pandemie. Deze vraag beoogde niet enkel een zicht te bieden op eventuele huidige mentale complicaties, maar ook op hun oorsprong en de manier waarop de pandemie op individueel niveau is ervaren. In combinatie met de resultaten uit Figuur 14 draagt deze vraag bij aan een genuanceerder beeld van de huidige mentale toestand van de respondenten en de evolutie ervan sinds het einde van de pandemie. Zo kan hun mentaal welzijn beter begrepen en gecontextualiseerd worden.

Uit de resultaten blijkt dat een ruime meerderheid van de respondenten, namelijk 82%, aangeeft geen blijvende psychische klachten te hebben overgehouden aan de pandemie. Daartegenover staat dat 18% van de respondenten meldde wél nog last te ondervinden van lichte vormen van angst of andere mentale gezondheidsuitdagingen. Dit suggereert dat deze respondenten mogelijk zwaarder zijn getroffen door de pandemie en dat bepaalde ervaringen uit die periode nog steeds doorwerken in hun dagelijks functioneren. De aanwezigheid van deze resterende klachten kan erop wijzen dat deze personen zich tot op heden niet volledig hebben kunnen aanpassen aan het post-pandemische leven, of dat zij onvoldoende ruimte of ondersteuning hebben gehad om hun klachten te verwerken. Dit betekent ook dat hun mentale welzijn vandaag de dag nog steeds onder druk kan staan, en dat zij mogelijk baat hebben bij verdere ondersteuning of nazorg.

Figuur 15 toont de verdeling van de respondenten die aangeven wel of geen resterende angstklachten of andere psychische moeilijkheden te ervaren. Deze grafische weergave biedt een aanvullende indicatie van de huidige mentale belasting binnen de steekproef. Positief is dat geen van de respondenten melding maakte van ernstige of significante psychische complicaties, wat erop wijst dat blijvende zware psychische schade binnen deze groep beperkt lijkt te zijn gebleven.

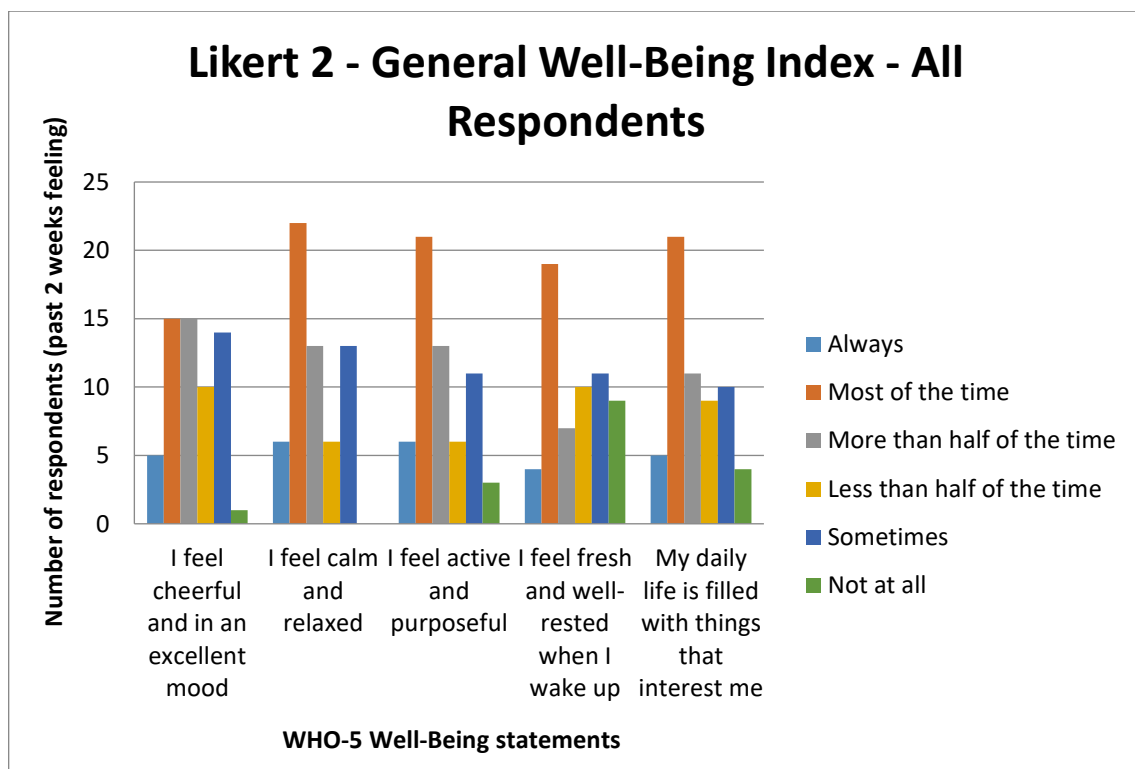


Figuur 15: Aanduiding van resterende angstklachten of mentale gezondheidsproblemen onder respondenten

Bron: Eigen werk (2025)

6.7 Huidige algemene welbeing index van de respondenten

Zoals eerder vermeld, is de Wellbeing Index een gevalideerd meetinstrument ontwikkeld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), waarmee aan de hand van een puntscore (met een maximale waarde van 25) een indicatie verkregen kan worden van het mentale welzijn van een individu. Op basis van de antwoorden wordt een totaalscore berekend, waarbij een score lager dan 13, of een procentuele omzetting van minder dan 50%, wijst op een verminderd mentaal welzijn. Een score boven deze drempelwaarden wordt beschouwd als indicatief voor een adequaat tot goed mentaal welzijn (Topp et al., 2015).



Figuur 16: Samengestelde welzijnsindex van de respondenten, gebaseerd op de gecumuleerde score over de vijf welzijnsstellingen (WHO-5).

Bron: Eigen werk (2025)

Uit Figuur 16 blijkt dat het overgrote deel van de respondenten hun antwoorden situeert in de categorie "most of the time" bij elk van de vijf stellingen van de Wellbeing Index. Dit wijst op een overwegend positieve algemene gemoedstoestand binnen de steekproef. Wanneer de meest frequente antwoordcategorie per stelling wordt omgezet in een ruwe totaalscore, resulteert dit in een gemiddelde score van 19 tot 20 op 25, wat overeenkomt met een procentuele score van 76–80%. Volgens de interpretatierichtlijnen van de WHO-5 duidt dit op een goed tot zeer goed mentaal welzijn. Deze bevindingen sluiten nauw aan

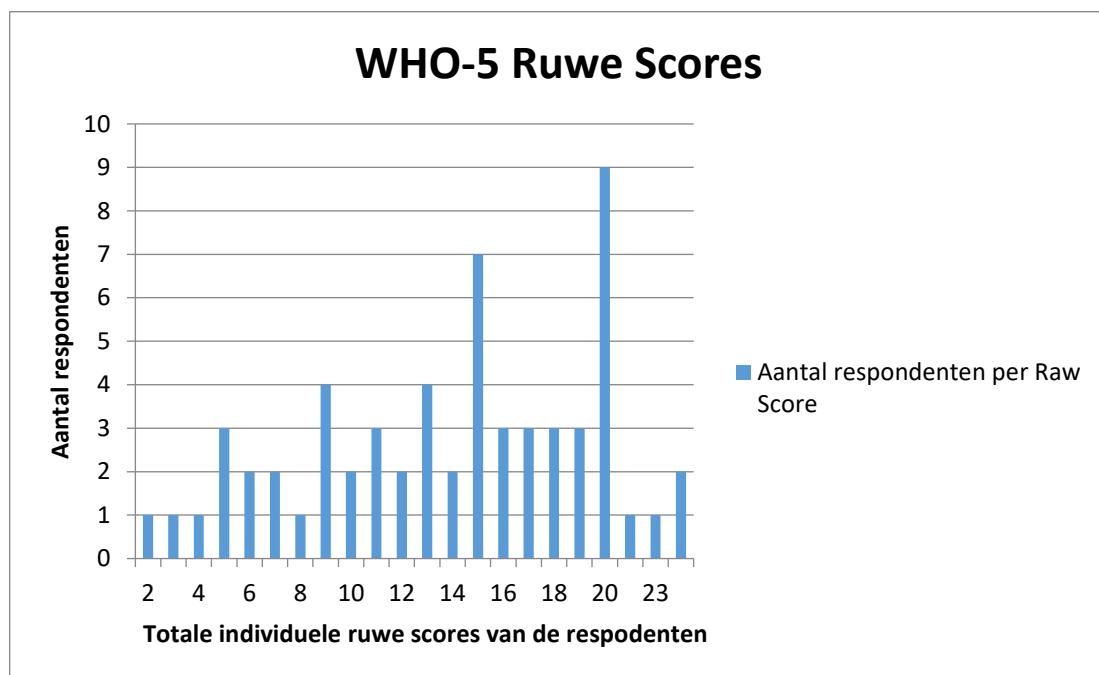
bij de resultaten van Figuur 14 en Figuur 15, die reeds een overwegend stabiel of verbeterd psychisch welzijn bij de meerderheid van de respondenten suggereerden.

Wanneer de Wellbeing Index op individuele basis wordt berekend, zoals weergegeven in Figuur 17, blijkt dat 57% van de respondenten een ruwe score behaalt van meer dan 13 punten, de algemeen aanvaarde drempelwaarde voor adequaat mentaal welzijn. De meest voorkomende score is 20, behaald door 9 respondenten. Aan de andere kant haalt 37% een score onder deze grens van 13 punten, en 7% scoort exact 13. Een gelijkaardig patroon is zichtbaar in de procentuele benadering van de index, weergegeven in Figuur 18: 57% van de respondenten behaalt een score boven de 50%, 7% bevindt zich exact op 50%, en 37% blijft onder deze grens. Figuur 18 visualiseert deze verdeling op basis van intervallen van 10%, wat een genuanceerd beeld geeft van het mentaal welzijn binnen de steekproef.

Uit deze individuele resultaten kan opnieuw worden afgeleid dat de meerderheid van de respondenten zich momenteel in een neutrale tot goede mentale gezondheidstoestand bevindt. Dit suggereert dat het einde van de pandemie voor deze groep in zekere zin gunstig is geweest en dat hun mentale welzijn positief is beïnvloed. Zij lijken zich goed te hebben aangepast aan de terugkeer naar een 'normaal' leven, ofwel hebben zij tijdens de pandemie geen significante mentale veranderingen doorgemaakt, waardoor hun psychisch welzijn vandaag grotendeels onveranderd is gebleven.

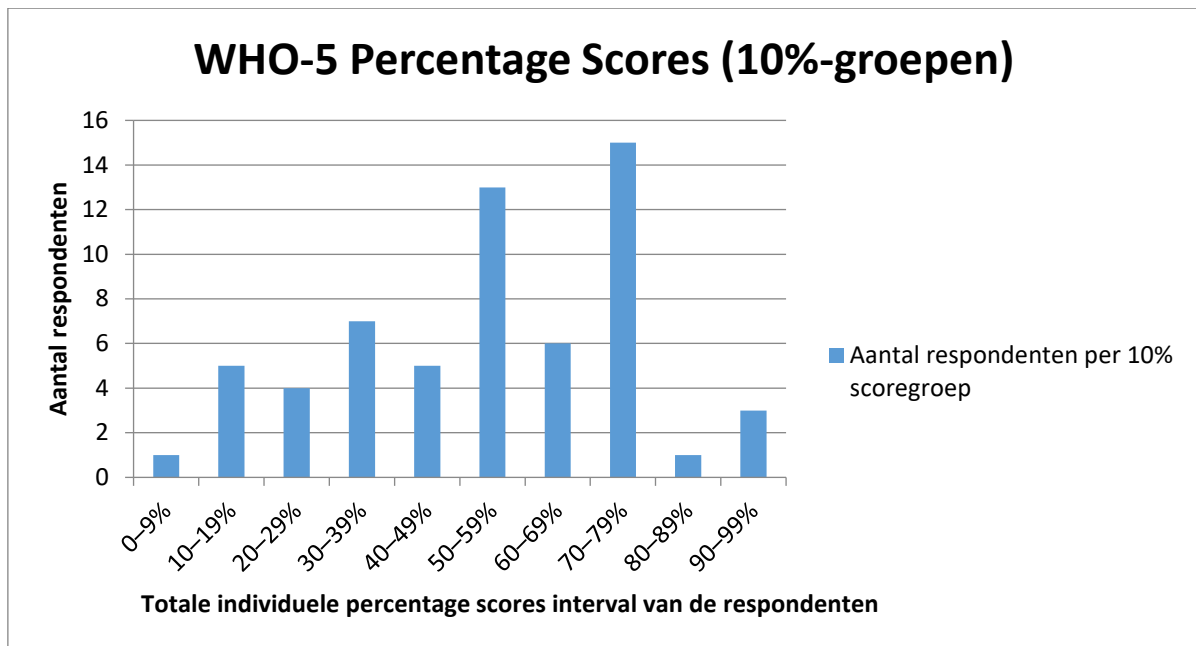
Voor de overige 37% van de respondenten geldt dit echter niet. Deze groep behaalde scores die wijzen op een verlaagd mentaal welzijn, wat erop duidt dat zij mogelijk grotere moeilijkheden hebben ondervonden bij het verwerken van de pandemie en het hervatten van hun dagelijkse leven. De aanhoudende psychologische belasting, verhoogde werkdruk of post-pandemische stressfactoren kunnen hieraan ten grondslag liggen. Volgens de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geldt voor deze groep een verhoogd risico op het ontwikkelen van depressieve symptomen, wat aanleiding kan geven tot verdere psychologische complicaties. Een score onder de vastgestelde drempel (13 op 25 of minder dan 50%) fungeert dan ook als een belangrijke indicator van een verminderd mentaal welzijn en dus voor het overwegen van verdere psychologische evaluatie.

Deze bevindingen bieden een genuanceerd en betrouwbaar inzicht in de huidige mentale gezondheid van zeevarenden, gebaseerd op een wereldwijd erkend en gevalideerd meetinstrument. De resultaten zoals weergegeven in Figuur 17 en Figuur 18 onderbouwen deze interpretatie visueel. Aangezien respondenten tijdens de bevraging gevraagd werden spontaan te antwoorden, zonder veel context of reflectietijd, mogen de antwoorden als oprecht en intuïtief worden beschouwd. Hierdoor wordt de relevantie en betrouwbaarheid van de verkregen data versterkt, en kan op basis hiervan een waardevol en accurate inschatting gemaakt worden van het mentale welzijn op dit moment binnen deze doelgroep.



Figuur 17: Spreiding van de individuele welzijnsscores (WHO-5) onder de respondenten (ruwe scores)

Bron: Eigen werk (2025)



Figuur 18: Spreiding van de individuele welzijnsindex in procentuele scores onder de respondenten, weergegeven in intervallen van 10%

Bron: Eigen werk (2025)

6.8 Perceptie van de werkervaring onder de respondenten

Na de berekening van de Well-Being Index werd de respondenten ook gevraagd naar hun huidige werkervaring aan boord. Aangezien zeevarenden vaak maandenlang 24/7 aan boord verblijven, is de werkomgeving waarin zij functioneren van cruciaal belang voor hun mentale welzijn. Een negatieve werkervaring kan de algehele beleving van het leven aan boord aanzienlijk beïnvloeden en bijdragen aan psychologische belasting. Omgekeerd draagt een positieve en ondersteunende werkomgeving bij aan emotionele stabiliteit en een betere mentale gezondheid. Het verkrijgen van inzicht in hoe respondenten hun werkervaring beoordelen, biedt dan ook een waardevolle indicatie van hun welzijnstoestand.

Uit Figuur 19 blijkt dat de meerderheid van de respondenten een neutrale tot positieve ervaring rapporteert wat betreft hun huidige werk. Opvallend is dat geen enkele respondent een score van 'zeer laag' gaf, met uitzondering van één individu die aangaf zeer ontevreden te zijn met zijn huidige werk.

Verder geeft 37% van de respondenten aan zich neutraal tevreden te voelen over hun werk (score 5–6), 33% spreekt van een hoge tevredenheid (score 7–8), en 20% rapporteert een zeer hoge tevredenheid (score 9–10) met betrekking tot hun huidige werk.

Deze resultaten zijn bijzonder gunstig voor het mentale welzijn van de respondenten. Het met plezier uitoefenen van het werk en een hoge mate van tevredenheid vormen immers een essentiële basis voor een stabiele en gezonde psychologische toestand. Deze cijfers suggereren dat een aanzienlijke meerderheid, 90% van de steekproef, een positieve houding heeft ten opzichte van het werk dat zij uitvoeren. Bij nadere analyse blijkt bovendien dat 57% van de groep scheepswerktuigkundigen en anderen tot de groep behoort met zeer hoge tevredenheid, terwijl dit aandeel binnen de navigatiegroep slechts 15% bedraagt.

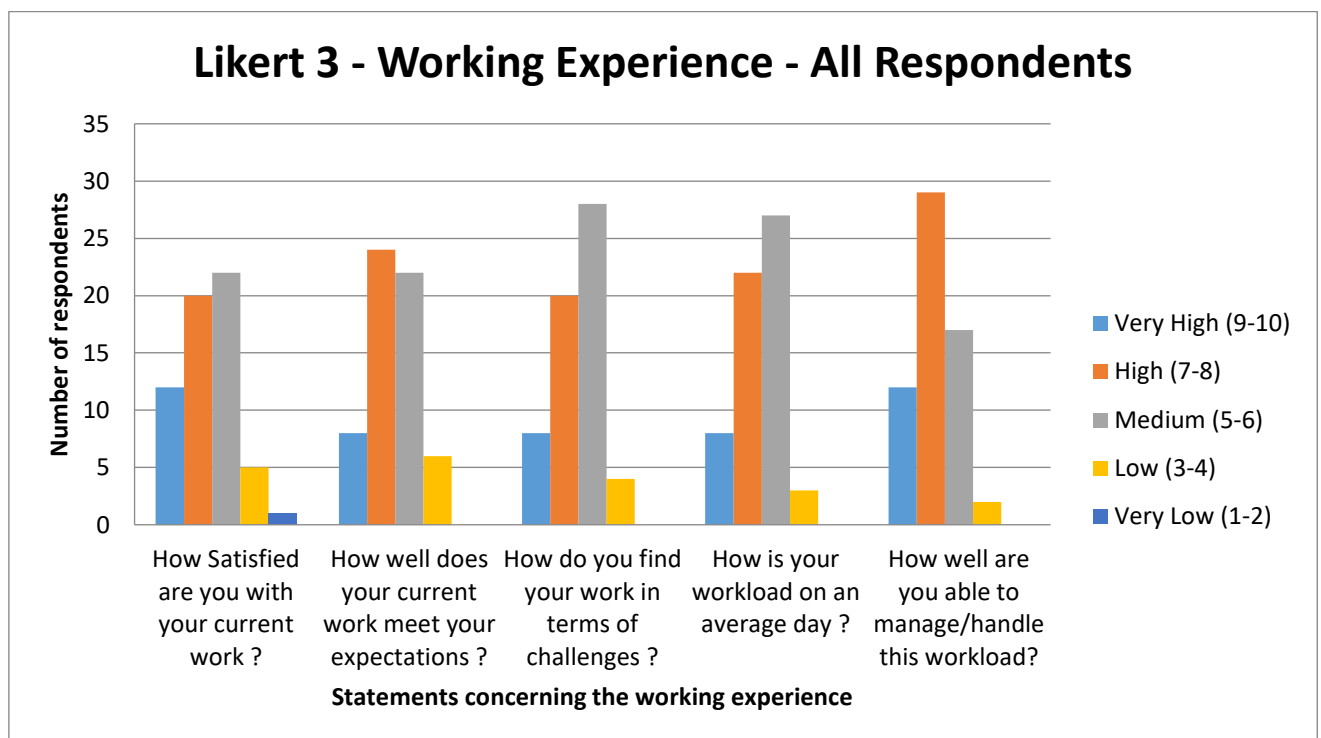
Wat betreft de mate waarin het werk voldoet aan hun verwachtingen, blijkt er eveneens een positief beeld aanwezig te zijn. Zo geeft 40% aan dat hun werk in hoge mate beantwoordt aan hun oorspronkelijke verwachtingen (score 7–8), terwijl 37% dit als gemiddeld beoordeelt (score 5–6) en 13% zelfs spreekt van een zeer hoge mate van overeenstemming (score 9–10). Ook hier geeft 90% van de respondenten aan dat hun werk grotendeels voldoet aan hun verwachtingen.

Figuur 19 toont aan dat 93% van de respondenten hun werk als voldoende uitdagend ervaart. Concreet gaf 47% aan dat de mate van uitdaging een gemiddelde score kreeg (5–6), 33% beoordeelde dit als hoog (7–8), en 13% als zeer hoog (9–10). Een gepaste mate van uitdaging is belangrijk om verveling tijdens het werk te voorkomen en stimuleert betrokkenheid en motivatie. Wanneer taken echter té repetitief of mentaal onaansprekend worden, kan dit het psychisch welzijn negatief beïnvloeden. Uitdaging op de werkvloer gaat vaak hand in hand met de ervaren werklast. Naarmate het aantal of de intensiteit van de uitdagingen toeneemt, stijgt doorgaans ook de werkdruk. Uit de resultaten blijkt dat 45% van de respondenten hun gemiddelde dagelijkse werklast als gemiddeld beschouwt (score 5–6), terwijl 37% deze als hoog (7–8) en 13% als zeer hoog (9–10) ervaart. Hoewel werkdruk op zich niet negatief is, kan een te hoge of langdurige belasting, zeker wanneer deze het draagvlak van het individu overschrijdt, leiden tot overmatige stress of in ernstige gevallen tot burn-out (Permentier, 2019).

Het vermogen om met werkdruk om te gaan speelt dan ook een essentiële rol in het beschermen van het mentaal welzijn. Op dit vlak zijn de resultaten positief: 48% van de respondenten gaf aan goed te kunnen omgaan met hun werklast (score 7–8), 28% beoordeelde dit als gemiddeld (score 5–6), en 20% rapporteerde zelfs een zeer hoge mate

van copingvermogen (score 9–10). Slechts een verwaarloosbaar deel gaf aan hier moeite mee te hebben. In totaal geeft dus 97% van de respondenten aan in staat te zijn om op een neutrale tot zeer goede manier met hun werklast om te gaan. Dit suggereert dat voor het merendeel van de ondervraagden de werkdruk beheersbaar is gebleven en geen significante negatieve impact heeft gehad op hun mentale welzijn. Het effectief omgaan met werklast is dan ook een essentiële factor in het behoud van psychisch welzijn, een aspect waarin deze groep over het algemeen sterk lijkt te staan.

Samenvattend suggereren de resultaten dat de werkervaring voor de meeste respondenten positief verloopt, met slechts enkele uitzonderingen. Dit vormt een gunstige indicatie voor het algemene mentale welzijn van de zeevarenden in deze steekproef. De gedetailleerde verdeling van de werkervaring wordt grafisch weergegeven in Figuur 19.



Figuur 19: Overzicht van de werkervaring door de respondenten in termen van tevredenheid, uitdaging en werklast

Bron: Eigen werk (2025)

6.9 Werkomgeving aan boord: hoe zeevarenden die ervaren

Zoals reeds bij de vorige vraag werd toegelicht, vormt de werkomgeving waarin zeevarenden gedurende maanden verblijven een cruciale factor voor hun mentaal welzijn. Aangezien zij 24 uur per dag in hun werkomgeving leven en werken, is een positieve, ondersteunende en respectvolle omgeving essentieel voor het behoud van een gezonde psychologische toestand. Zich gewaardeerd, gerespecteerd en opgenomen voelen binnen de bemanning draagt aanzienlijk bij aan het mentaal welzijn.

De resultaten uit Figuur 20 wijzen op een overwegend positieve perceptie van de werkomgeving aan boord. Een duidelijke meerderheid van de respondenten voelt zich momenteel niet gepest of gediscrimineerd. Meer specifiek geeft 88% aan zich niet gepest te voelen en 85% geen ervaring met discriminatie te hebben. Deze bevindingen suggereren een gunstige impact op het mentaal welzijn van deze groep respondenten. Toch moet ook aandacht worden besteed aan de minderheid die wel aangeeft hiermee geconfronteerd te worden. Zo rapporteert 12% van de respondenten dat zij zich soms tot de helft van de tijd gepest voelen, en 15% dat zij zich in dezelfde mate gediscrimineerd voelen. Zich geaccepteerd voelen binnen een groep, zonder uitsluiting, racisme of pesterijen, is van essentieel belang voor een positieve werkervaring en het beschermen van de mentale gezondheid. De effecten van sociale uitsluiting zijn in de maritieme context bovendien extra ingrijpend. Doordat zeevarenden zich gedurende lange tijd in een afgezonderde, compacte leefomgeving bevinden, kunnen gevoelens van uitsluiting sneller omslaan in een diepere vorm van isolement. In tegenstelling tot andere sectoren is het voor zeevarenden vaak niet mogelijk om zich fysiek te onttrekken aan negatieve situaties of gemakkelijk hulp te zoeken. Hierdoor kunnen deze gevoelens zich versterken en leiden tot ernstige psychologische belasting, zoals eerder in deze scriptie werd besproken.

Daarnaast geeft Figuur 20 ook aan dat, hoewel de meerderheid van de respondenten zich niet gepest of gediscrimineerd voelt, een aanzienlijk deel zich wél eenzaam ervaart. Zo geeft 45% van de respondenten aan zich regelmatig eenzaam te voelen, terwijl slechts 30% meldt geen gevoelens van eenzaamheid te ervaren. Bij 7% is dit gevoel zelfs aanwezig meestal tot altijd. Aanhoudende afwezigheid van huis en het gemis van

dierbaren kunnen deze gevoelens sterk intensiveren, zeker binnen het afgezonderde kader van het leven aan boord. Het gevoel van eenzaamheid gaat vaak gepaard met psychologische isolatie, waarbij men zich niet alleen fysiek verwijderd voelt van de buitenwereld, maar ook emotioneel losgekoppeld van sociale steun. Dergelijke gevoelens kunnen, indien ze langdurig aanhouden, ernstige gevolgen hebben voor het mentaal welzijn en bijdragen aan verdere psychische klachten.

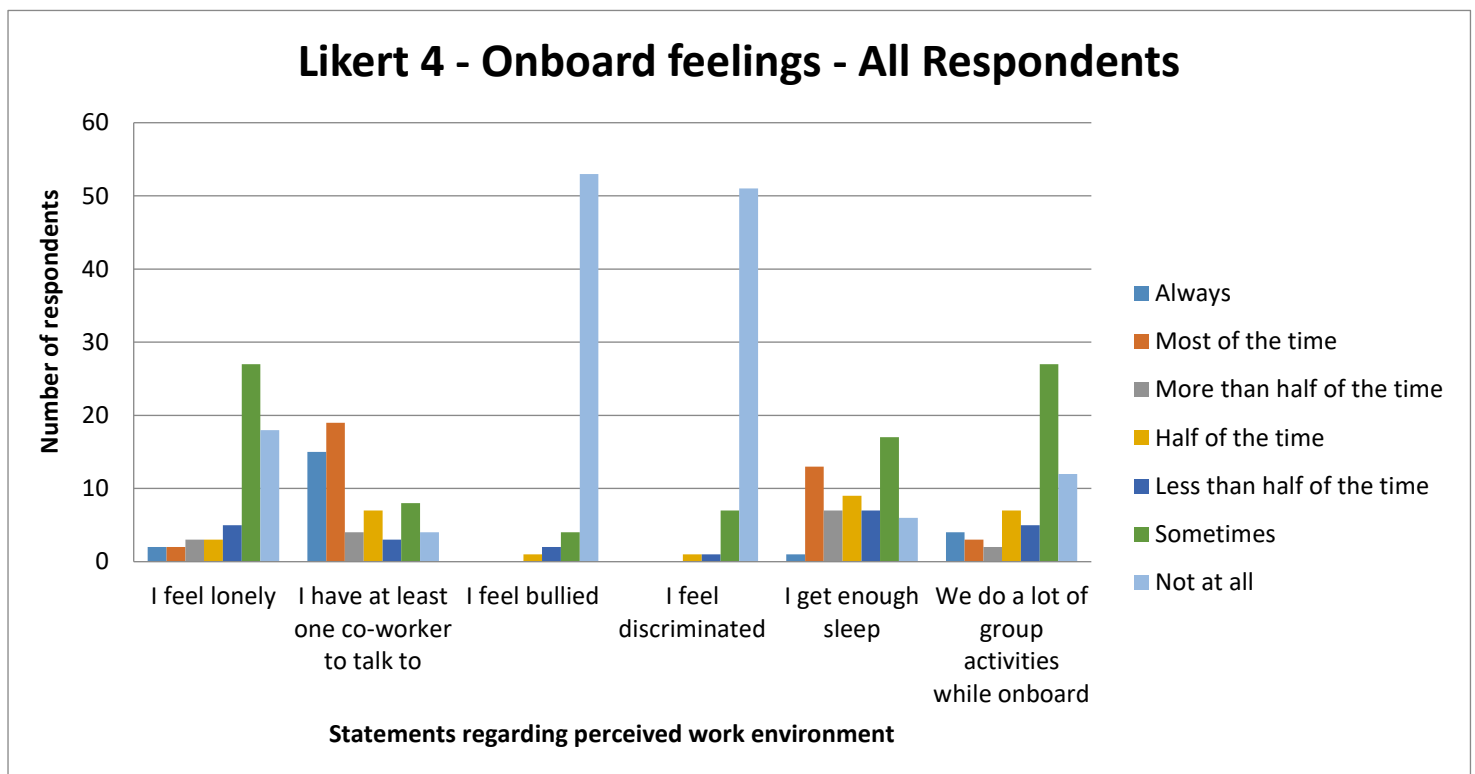
Wat betreft slaapkwaliteit, blijkt uit de resultaten dat 28% van de respondenten aangeeft soms voldoende slaap te krijgen. Een goede nachtrust is essentieel voor zowel het lichamelijk als geestelijk herstel. Tijdens de slaap herstelt het lichaam zich van fysieke inspanningen en krijgen de hersenen de kans om te ontspannen en informatie te verwerken. Een tekort aan kwalitatieve slaap wordt vaak gelinkt aan verhoogde werkdruk en prestatiedruk, die mede veroorzaakt worden door de competitieve aard van de sector en de hoge verwachtingen vanuit rederijen. Daartegenover geeft 22% van de respondenten aan meest van de tijd voldoende slaap te krijgen. Algemeen valt echter op dat de scores voor slaapbeleving grotendeels schommelen tussen "soms" en "meest van de tijd", wat suggereert dat rust en herstel voor veel zeevarenden niet optimaal zijn. Dit kan op termijn gevolgen hebben voor hun psychische welzijn.

Daarnaast geeft 32% van de respondenten aan meest van de tijd ten minste één collega aan boord te hebben met wie zij kunnen praten, hetzij over vriendschappelijke zaken, hetzij in geval van persoonlijke of werkgerelateerde problemen. Het beschikken over een aanspreekpunt aan boord is bijzonder waardevol: het versterkt het gevoel van verbondenheid en creëert ruimte voor het delen van zorgen of het zoeken van advies. Dergelijke sociale steun kan gevoelens van eenzaamheid en isolatie aanzienlijk verlichten en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het mentaal welzijn van zeevarenden. Bovendien geeft 25% van de respondenten aan altijd iemand te hebben met wie zij open kunnen communiceren. De overige respondenten zijn verdeeld over de andere antwoordopties, wat wijst op variatie in sociale verbondenheid binnen de verschillende bemanningen.

Verder werd aan de respondenten ook gevraagd naar hun ervaring met groepsactiviteiten aan boord. Dergelijke activiteiten dragen niet alleen bij aan ontspanning en herstel, maar

zijn ook bevorderlijk voor de teamdynamiek en onderlinge cohesie. In een maritieme context, waar bemanningsleden langdurig samenleven en werken in een beperkte ruimte, kan het creëren van positieve interactiemomenten de werkomgeving aanzienlijk verbeteren. Toch blijkt uit de resultaten dat 45% van de respondenten soms te beschikken over groepsactiviteiten, terwijl 20% aangeeft nooit hierover te beschikken. Dit beperkte engagement is vermoedelijk het gevolg van de drukke werkschema's en beperkte tijd die beschikbaar is buiten de operationele taken. Slechts 35% van de respondenten bevindt zich in de categorieën minder dan de helft van de tijd tot altijd, wat erop wijst dat regelmatige deelname aan groepsactiviteiten nog geen vanzelfsprekendheid is.

Samenvattend geeft Figuur 20 een grafische weergave van de perceptie van de respondenten met betrekking tot verschillende aspecten van de werkomgeving aan boord. Hoewel de algemene beleving overwegend positief is, tonen de resultaten aan dat deze perceptie niet op alle vlakken even gunstig is. Er zijn duidelijke variaties merkbaar, waarbij met name het aspect rond deelname aan groepsactiviteiten als het minst positief wordt ervaren.



Figuur 20: Mentale beleving van de werkomgeving aan boord, overzicht van antwoorden

Bron: Eigen werk (2025)

6.10 Perceptie van de respondenten voor stellingen omtrent het algemeen mentaal welzijn

De mate waarin respondenten zich kunnen terugvinden in specifieke stellingen met betrekking tot het algemeen mentaal welzijn van zeevarenden, biedt waardevol inzicht in hun huidige psychische gesteldheid. Door te analyseren in hoeverre zij zich akkoord verklaren met deze welzijnsgerichte uitspraken, ontstaat een genuanceerd beeld van hun perceptie ten opzichte van het mentaal welzijn in het algemeen, alsook hun eigen mentale toestand. Dit draagt vervolgens dan bij aan een beter begrip van hoe zij hun psychisch welzijn ervaren en beoordelen.

Figuur 21 geeft een visuele weergave van de verdeling van deze percepties onder de respondenten. Op het eerste gezicht valt op dat er een overwegend neutrale tot licht positieve houding wordt waargenomen, wat in algemene zin wijst op een gunstige mentale toestand binnen de onderzochte groep.

Meer in detail blijkt dat een meerderheid van de respondenten zich (volledig) kan vinden in de stelling dat zij de mogelijkheid hebben om regelmatig met dierbaren of anderen te communiceren. Concreet geeft 52% aan hiermee akkoord te gaan en 37% zelfs volledig akkoord te gaan. Slechts een beperkt aantal respondenten blijft neutraal of is het niet eens met deze uitspraak. Deze bevinding suggereert dat de communicatiemogelijkheden, zoals bereik of internettoegang, aanzienlijk zijn verbeterd, en dat zeevarenden doorgaans in staat zijn om sociaal contact met het thuisfront te onderhouden. Aangezien dergelijke communicatiekanalen als essentieel worden beschouwd voor het behoud van psychisch welzijn, wijst dit op een positieve evolutie. Het regelmatig kunnen onderhouden van sociaal contact buiten het schip vormt voor velen een cruciale steunpilaar in het hanteren van de mentale uitdagingen van het leven aan boord.

Daarnaast blijkt dat ongeveer de helft van de respondenten optimistisch is over de toekomst: 38% geeft aan hiermee akkoord te gaan, terwijl 15% zich hier volledig in kan vinden. Daarentegen blijft 25% neutraal en geeft 18% aan het niet eens te zijn met deze stelling. Deze spreiding toont aan dat de percepties met betrekking tot toekomstverwachtingen sterk variëren. Optimisme over de toekomst wordt doorgaans geassocieerd met motivatie, veerkracht en het vermogen om perspectief te behouden –

allemaal elementen die het mentaal welzijn positief beïnvloeden. Een gebrek aan toekomstgericht optimisme kan daarentegen duiden op een verminderde motivatie of een verhoogde mentale belasting.

Verder werd aan de respondenten gevraagd in hoeverre zij zich konden vinden in de stelling dat hun persoonlijke welzijn sinds de coronapandemie is afgenomen. De antwoorden hierop vertonen een meer gecentreerd patroon: 45% van de respondenten antwoordde neutraal, terwijl 17% aangaf akkoord te gaan met de stelling. Dit suggereert dat bijna één op de vijf respondenten een subjectieve achteruitgang in welzijn heeft ervaren sinds de pandemie. Deze bevinding komt overeen met de resultaten in Figuur 14, waarin 12% van de respondenten een verslechtering van hun mentaal welzijn rapporteerde. Tegelijkertijd geeft 25% aan het niet eens te zijn met deze stelling, wat erop duidt dat zij hun welzijn als verbeterd ervaren sinds het einde van de pandemie.

Aansluitend werd hen ook gevraagd in welke mate zij het eens zijn met de stelling dat hun psychologisch welzijn significante veranderingen heeft ondergaan. Hieruit blijkt dat 35% het oneens is met deze uitspraak, 27% een neutraal standpunt inneemt, en 20% het volledig oneens is. Deze resultaten geven aan dat ongeveer de helft van de respondenten geen ingrijpende veranderingen in hun mentale toestand heeft waargenomen. Dit wijst erop dat hun psychisch welzijn grotendeels stabiel is gebleven en weinig tot geen negatieve impact heeft ondervonden van de pandemie of de nasleep ervan.

Ter ondersteuning van de twee voorgaande stellingen kregen de respondenten een bijkomende uitspraak voorgelegd die specifiek peilde naar hun bezorgdheid omtrent hun eigen mentale gezondheid. Uit de resultaten blijkt dat 33% van de respondenten het oneens is met deze stelling, en dus geen noemenswaardige bezorgdheid ervaart over hun psychisch welzijn. Daarnaast geeft 25% zelfs aan het volledig oneens te zijn, wat suggereert dat zij zich totaal geen zorgen maken over hun mentale gezondheid.

Daartegenover staat 22% van de respondenten die een neutrale houding inneemt, en 18% die akkoord gaat met de stelling, wat duidt op een zekere mate van bezorgdheid. In het algemeen impliceert dit dat iets meer dan de helft van de respondenten zich in een gezonde, psychisch stabiele toestand bevindt en hun mentale gezondheid als voldoende bevredigend ervaart.

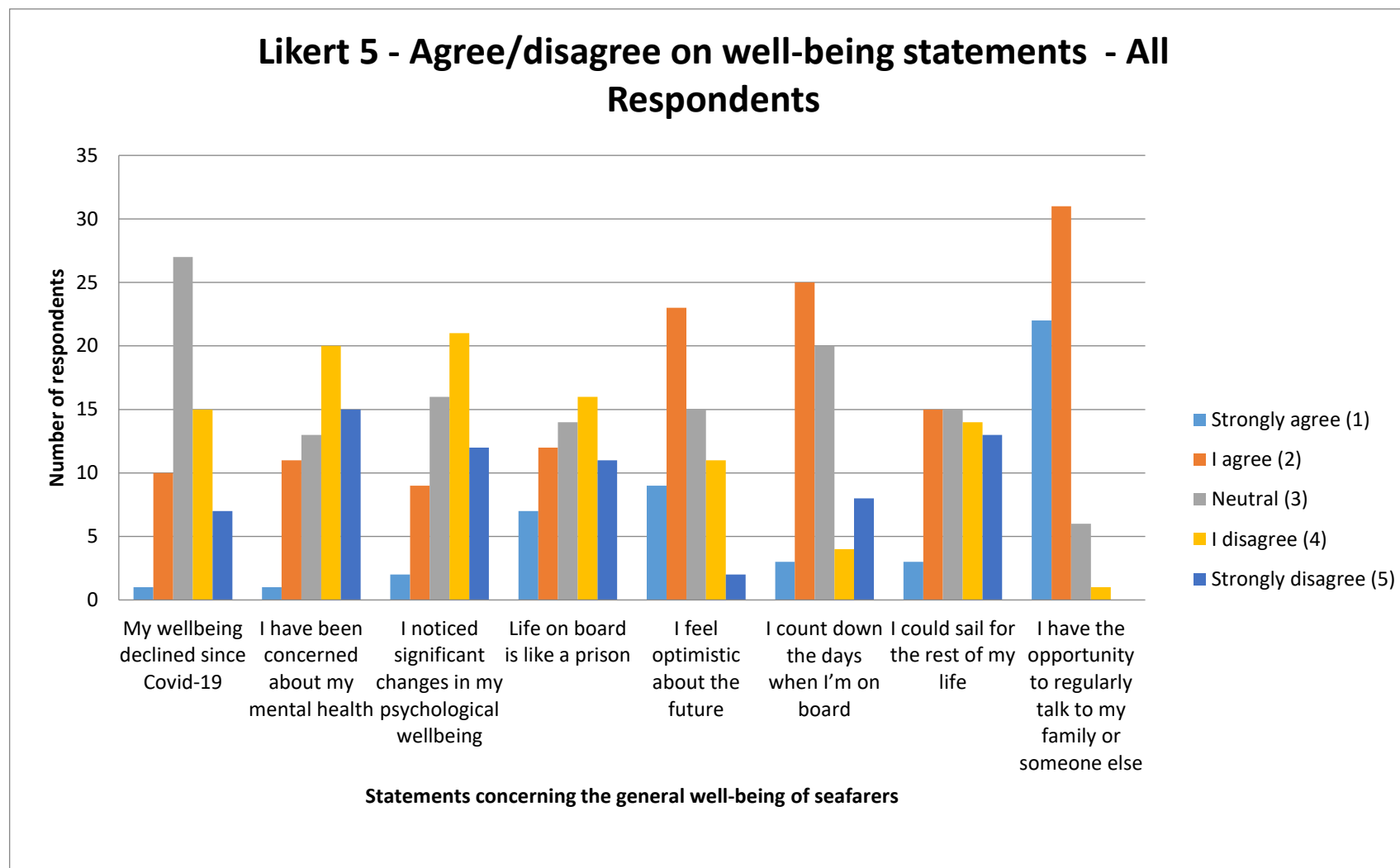
Opmerkelijk is echter dat, ondanks deze kennelijk positieve zelfbeoordeling, 42% van de respondenten akkoord ging met de stelling dat zij de dagen aftellen wanneer zij zich aan boord bevinden. Een bijkomende 33% gaf een neutrale reactie op deze stelling. Dit geeft aan dat een aanzienlijk deel van de respondenten, ongeacht hun mentale welzijn, de dagen aan boord bewust telt, wat kan wijzen op een sterk verlangen naar huis of een behoefte aan afwisseling. Voor sommigen is dit wellicht onderdeel van een gezonde werk-privébalans, terwijl het voor anderen een signaal kan zijn van onderliggende mentale druk of vermoeidheid.

In het verlengde hiervan werd hen ook gevraagd in welke mate zij zichzelf zien blijven varen in de toekomst, met name of zij zich kunnen voorstellen dit werk hun leven lang uit te oefenen. De antwoorden op deze stelling vertonen een vrij evenwichtige spreiding over de antwoordcategorieën. Zo geeft 25% van de respondenten aan het hiermee eens te zijn, wat erop wijst dat zij zich comfortabel voelen binnen hun huidige beroep en zich ook op langere termijn verbonden voelen met de maritieme sector. Een ander 25% staat hier neutraal tegenover, wat vermoedelijk aangeeft dat zij hun toekomst openhouden en afwachten wat op hun pad komt. Daarentegen geeft 45% aan het niet eens of volledig oneens te zijn met deze stelling, wat doet vermoeden dat zij zich op termijn zouden willen heroriënteren, bijvoorbeeld richting een functie aan wal. Deze bevindingen bieden dus waardevolle inzichten in de beleving van het leven aan boord en de toekomstvisie van zeevarenden, en leveren zo een genuanceerd beeld van hun mentale welzijn en professionele perspectieven.

De laatste stelling heeft betrekking op een veelgehoorde vergelijking die onder zeevarenden leeft, namelijk het idee dat het leven aan boord aanvoelt als dat in een gevangenis. Deze uitspraak weerspiegelt in sterke mate hoe zeevarenden hun tijd aan boord beleven en hoe zij hun werkomgeving subjectief ervaren. De antwoorden op deze stelling zijn vrij evenwichtig verdeeld, wat aangeeft dat de perceptie hierover uiteenloopt. Een kleine meerderheid (27%) van de respondenten gaf aan het niet eens te zijn met deze stelling, en nog eens 18% gaf aan het er volledig niet mee eens te zijn. Dit suggereert dat deze groep hun verblijf aan boord als overwegend positief ervaart, waarbij zij zich niet opgesloten of beklemd voelen. In contrast hiermee staat een groep van 23% die neutraal tegenover deze uitspraak staat, wat kan wijzen op gemengde gevoelens of een dubbele

houding ten opzichte van het leven aan boord. De overige 32% van de respondenten gaf aan het eens tot volledig eens te zijn met de stelling. Zij ervaren het verblijf aan boord dus als beperkend, isolerend en zonder de mogelijkheid om zich aan de situatie te onttrekken. Dergelijke gevoelens van opgeslotenheid kunnen, zoals eerder in deze scriptie werd besproken, een negatieve weerslag hebben op het mentaal welzijn, zeker binnen de context van een langdurige, afgesloten en repetitieve werkomgeving.

Samenvattend biedt Figuur 21 een visuele weergave van de percepties van zeevarenden ten aanzien van verschillende stellingen rond het mentaal welzijn. Deze stellingen geven waardevolle inzichten in hoe zeevarenden hun psychische toestand, hun sociale verbondenheid en hun algehele leven aan boord beleven. Over het geheel genomen wijzen de resultaten op een grotendeels positieve tot neutrale mentale staat bij de meerderheid van de respondenten, al blijft er een deel dat signalen vertoont van onderliggende mentale belasting of negatieve gevoelens.



Figuur 21: Houding van de respondenten tegenover stellingen over hun mentale welzijn

Bron: Eigen werk (2025)

6.11 Ervaren emoties van zeevarenden tijdens hun tijd aan boord

De gemoedstoestand van respondenten tijdens hun verblijf aan boord biedt waardevol inzicht in de heersende sfeer en hun persoonlijke beleving van het leven op zee. De frequentie waarmee bepaalde emoties worden ervaren, fungeert daarbij als een relevante indicator voor de mentale gezondheidstoestand van de betrokkene. Deze gegevens dragen bij aan een genuanceerd beeld van hun psychisch welzijn en helpen om beter te begrijpen hoe zeevarenden hun tijd aan boord ervaren.

Figuur 22 geeft een overzicht van de frequentie waarmee bepaalde emoties worden ervaren door respondenten tijdens hun verblijf aan boord. Hieruit blijkt duidelijk dat enkele gevoelens sterk naar voren komen, terwijl andere slechts zelden of nauwelijks worden ervaren. Zo valt onmiddellijk op dat een ruime meerderheid van de respondenten geen of nauwelijks gevoelens van schaamte of hopeloosheid ervaart. Concreet geeft 70% aan zich nooit beschaamd te voelen, terwijl 67% meldt zich nooit hopeloos te voelen. Daarnaast geeft respectievelijk 25% en 30% aan deze emoties slechts soms te ervaren. Dit wijst erop dat de meerderheid van de respondenten zich over het algemeen goed in hun vel voelt en vertrouwen behoudt in wat er hen te wachten staat. Opmerkelijk is ook het verschil tussen de functiegroepen: alle respondenten uit de groep 'scheepswerktuigkundigen & anderen' geven aan zich helemaal niet hopeloos of beschaamd te voelen, terwijl binnen de navigatiegroep iets meer spreiding in de antwoorden zichtbaar is.

Daarnaast valt op dat een groot deel van de emoties door de meeste respondenten slechts af en toe wordt ervaren. Dit geldt in het bijzonder voor gevoelens zoals verveling, opluchting, frustratie en boosheid. Zo geeft 62% van de respondenten aan zich soms te vervelen, 47% voelt zich soms opgelucht, 50% ervaart soms frustratie, en 58% rapporteert dat zij zich soms boos voelen. Voor deze emoties is er bovendien een merkbare spreiding tussen de uitersten "nooit" en "vaak", wat wijst op uiteenlopende individuele ervaringen. Wat betreft frustratie geeft 18% aan dit gevoel nooit te ervaren, terwijl een even groot percentage het vaak voelt. Frustratie ontstaat vaak in contexten van werkdruk of onderlinge samenwerking, bijvoorbeeld wanneer taken niet volgens verwachting worden uitgevoerd of wanneer spanningen ontstaan in stressvolle situaties. Deze emotie is dus vaak gelinkt aan professionele stressoren aan boord .

Wat betreft boosheid geeft 32% van de respondenten aan dit gevoel nooit te ervaren, wat positief kan worden geïnterpreteerd in termen van een positieve groepssfeer en harmonieuze samenwerking aan boord, beide belangrijke factoren voor het mentale welzijn, zowel van henzelf als van hun collega's. Wat verveling betreft, meldt 23% dat zij zich nooit vervelen, terwijl slechts 10% aangeeft dit gevoel vaak te ervaren. Dit suggereert dat de meeste respondenten erin slagen zich aan boord voldoende bezig te houden en structureel betekenisvolle tijdsbesteding te vinden, wat een beschermend effect heeft op het psychisch welzijn.

Het gevoel van opluchting, doorgaans ervaren na het succesvol afronden van een taak of het doorstaan van een stressvolle situatie, is van nature positief en bevorderlijk voor de mentale balans. Toch blijkt uit de resultaten dat 20% van de respondenten aangeeft dit gevoel nooit te ervaren, terwijl 47% dit soms voelt en slechts 17% het regelmatig ervaart. Deze cijfers wijzen erop dat het gevoel van opluchting, niet breed of frequent aanwezig is onder de ondervraagde zeevarenden.

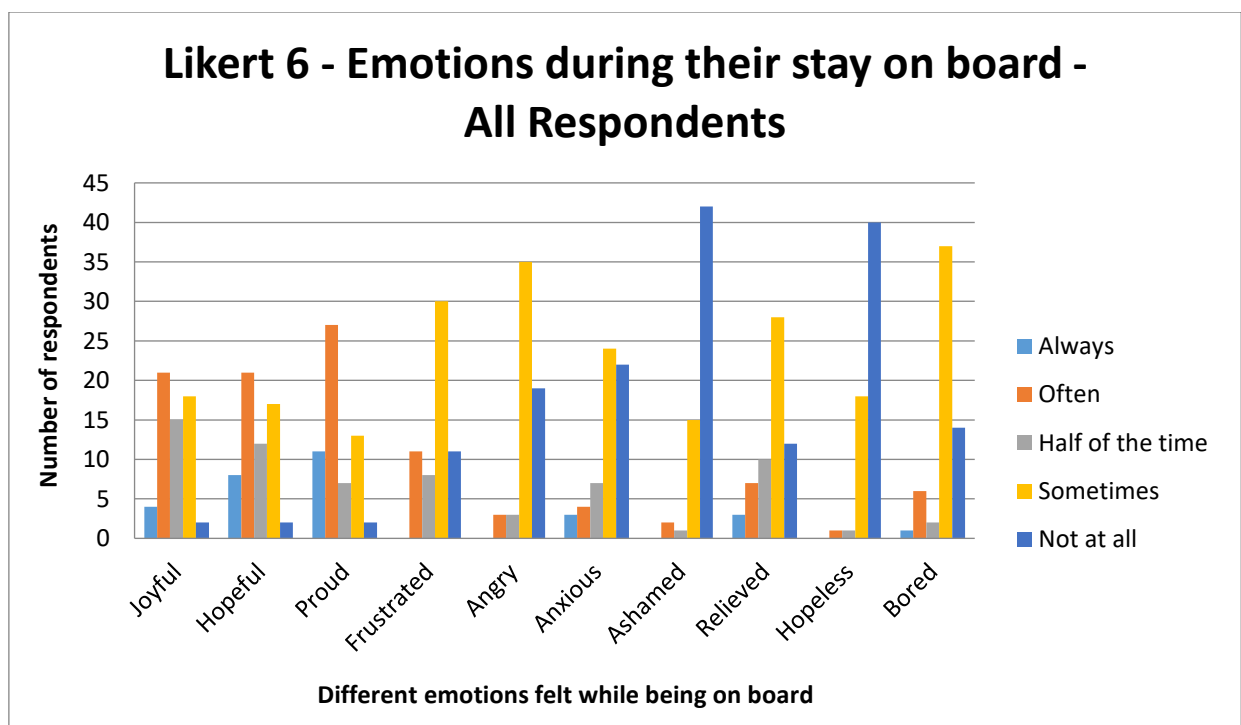
Daarnaast schetsen de resultaten van de respondenten een overwegend positief beeld wat betreft emoties als blijheid, hoop en trots. Voor zowel gevoelens van blijheid als hoop geeft 35% van de respondenten aan deze vaak te ervaren tijdens hun verblijf aan boord. Dit wijst erop dat ongeveer een derde van de bevroagden zich overwegend goed voelt aan boord, wat wijst op een stabiele en positieve mentale gezondheidstoestand. Aan de andere kant blijkt uit de resultaten dat deze positieve emoties niet voor iedereen vanzelfsprekend zijn. Zo geeft 55% van de respondenten aan zich slechts af en toe tot de helft van de tijd blij te voelen (met 30% die dit soms ervaart en 25% die het gevoel de helft van de tijd ervaart). Dit suggereert dat bijna de helft van de respondenten zich niet voortdurend opgewekt voelt tijdens hun verblijf aan boord, wat kan wijzen op een minder stabiele of minder positieve mentale toestand.

Wat hoop betreft, geeft 48% van de respondenten aan zich soms tot de helft van de tijd hoopvol te voelen. Dit resultaat nuanceert het eerder vermelde gegeven dat 67% zich niet hopeloos voelt: hoewel men zich niet expliciet hopeloos noemt, blijkt een aanzienlijk deel van de respondenten ook geen uitgesproken vertrouwen in de toekomst te ervaren. Dit wijst op een zekere tweeslachtigheid of een gematigd optimisme onder de bemanning. Wat betreft het gevoel van trots, blijkt 45% van de respondenten dit vaak te ervaren,

terwijl 18% aangeeft zich altijd trots te voelen. Daarentegen zegt 22% dit gevoel slechts soms te ervaren. Deze cijfers wijzen erop dat een meerderheid van de respondenten hun werk of persoonlijke situatie als iets positiefs en waardevols beschouwt, of het nu gaat om professionele prestaties, persoonlijke keuzes of de band met familie of naasten.

Het gevoel van angst wordt volgens 40% van de respondenten soms ervaren tijdens hun verblijf aan boord, terwijl 37% aangeeft dit gevoel nooit te ervaren. Dit wijst erop dat de meerderheid van de respondenten slechts in beperkte mate met angstgevoelens te maken heeft. Hieruit kan worden afgeleid dat hun mentale toestand over het algemeen mogelijks stabiel is en dat zij niet onder constante of zware stress of angst verkeren, wat doorgaans negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor het psychisch welzijn.

Samenvattend biedt Figuur 22 een grafische weergave van de frequentie waarmee verschillende emoties worden ervaren tijdens het verblijf aan boord. Over het algemeen blijkt dat negatieve emoties door de meeste respondenten helemaal niet of soms worden gevoeld, terwijl positieve emoties vaak of soms worden ervaren. Dit wijst op een overwegend positief mentaal welbevinden onder de respondenten, met hier en daar enkele nuances en individuele verschillen.



Figuur 22: Weergave van het voorkomen van de gevoelde emoties gedurende hun verblijf aan boord

Bron: Eigen werk (2025)

6.12 Wijzigingen in toekomstperspectief onder respondenten ten gevolge van Covid-19

De Covid-19-pandemie heeft op uiteenlopende domeinen een ingrijpende impact gehad, waaronder het dagelijks leven, de (mentale) gezondheid en sociale interacties. Daarnaast heeft deze crisis ook mogelijks onze manier van denken beïnvloed en onze kijk op de toekomst, zowel op professioneel als persoonlijk vlak, gewijzigd. De manier waarop respondenten hun persoonlijke toekomstperspectief formuleren, hoe zij hun verdere loopbaan en leven in gedachten hebben, biedt waardevolle inzichten in hun huidige mentale en professionele toestand. Dit perspectief stelt ons in staat om de achterliggende gedachtegang van de respondenten beter te begrijpen en hun antwoorden in een bredere context te plaatsen. Deze informatie helpt dus om een vollediger beeld te vormen van het huidige mentale welzijn van de respondenten, en in hoeverre de pandemie daarin nog een rol speelt. Zo kunnen eventuele aanpassingen in hun toekomstplannen worden geïnterpreteerd als een mogelijke weerspiegeling van de impact die de pandemie op hen heeft gehad. Professioneel kunnen dergelijke verschuivingen zich uiten in de wens om over te stappen naar een functie aan wal, het aanpassen van de contractduur of een voorkeur voor een ander type schip. Op psychologisch vlak kan het zich uiten in een verhoogde aandacht voor het mentale welzijn, zoals het overwegen van professionele hulp of andere vormen van ondersteuning.

Figuur 23 geeft een overzicht van de verdeling van toekomstplannen onder de respondenten, voor zover deze mogelijk gewijzigd zijn als gevolg van de Covid-19-pandemie. Uit de resultaten blijkt dat bepaalde plannen duidelijk door een meerderheid in één richting worden ervaren, terwijl andere antwoorden evenwichtiger verdeeld zijn over de verschillende antwoordcategorieën. Zo blijkt uit de resultaten met betrekking tot het voornemen om nog enkele jaren te blijven varen dat de meningen hieromtrent uiteenlopen. Een kleine meerderheid van 40% geeft aan dat hun plannen in deze context niet (27%) of helemaal niet (13%) gewijzigd zijn. Daarentegen rapporteert 35% van de respondenten een lichte (17%) tot aanzienlijke (18%) wijziging van deze plannen sinds de pandemie, wat erop wijst dat deze gebeurtenis nog steeds een merkbare invloed

uitoefent op hun toekomstvisie. Daarnaast staat 25% neutraal tegenover deze stelling, wat suggereert dat eventuele veranderingen hen niet sterk raken of dat ze zich nog niet vastleggen op een duidelijk standpunt. Deze verdeeldheid in de antwoorden wijst op uiteenlopende persoonlijke ervaringen tijdens de pandemie en op een verschil in de mate waarin deze periode invloed heeft gehad op professionele ambities. Het feit dat 35% aangeeft hun plannen om verder te varen te hebben bijgesteld, wijst erop dat een deel van de respondenten overweegt zich in de toekomst te heroriënteren richting een andere functie, mogelijk aan wal.

In aansluiting op deze bevindingen werd ook gevraagd in hoeverre de plannen om over te stappen naar een functie aan wal gewijzigd zijn. Hieruit blijkt dat 37% van de respondenten een lichte (25%) tot grote (12%) verandering in deze plannen heeft ervaren sinds de pandemie. Dit suggereert dat deze groep daadwerkelijk geneigd is om een overstap naar het werken aan land te overwegen. Een bijkomende 20% staat hier neutraal tegenover. Aan de andere kant geeft een meerderheid van 43% aan dat hun plannen om aan wal te gaan werken niet (22%) of helemaal niet (21%) gewijzigd zijn. In combinatie met de eerder aangehaalde 40% die aangaf geen verandering te hebben opgemerkt in hun plannen om nog enkele jaren te blijven varen, kan worden geconcludeerd dat een substantieel deel van de respondenten zich goed voelt in hun huidige functie op zee en weinig tot geen intentie heeft om hun carrièrepad op korte of lange termijn te wijzigen.

Om dieper inzicht te verkrijgen in de professionele toekomstplannen van de respondenten, werd hen een stelling voorgelegd met betrekking tot een mogelijke wijziging van hun intentie om van scheepstype te veranderen, specifiek in relatie tot de duur van hun contracten. Aangezien de contractduur doorgaans nauw samenhangt met het type schip waarop men werkzaam is, en langdurige afwezigheid van huis voor velen een belemmerende factor vormt om te blijven varen, kan dit aanleiding geven tot het overwegen van een overstap naar een ander type schip met kortere rotaties.

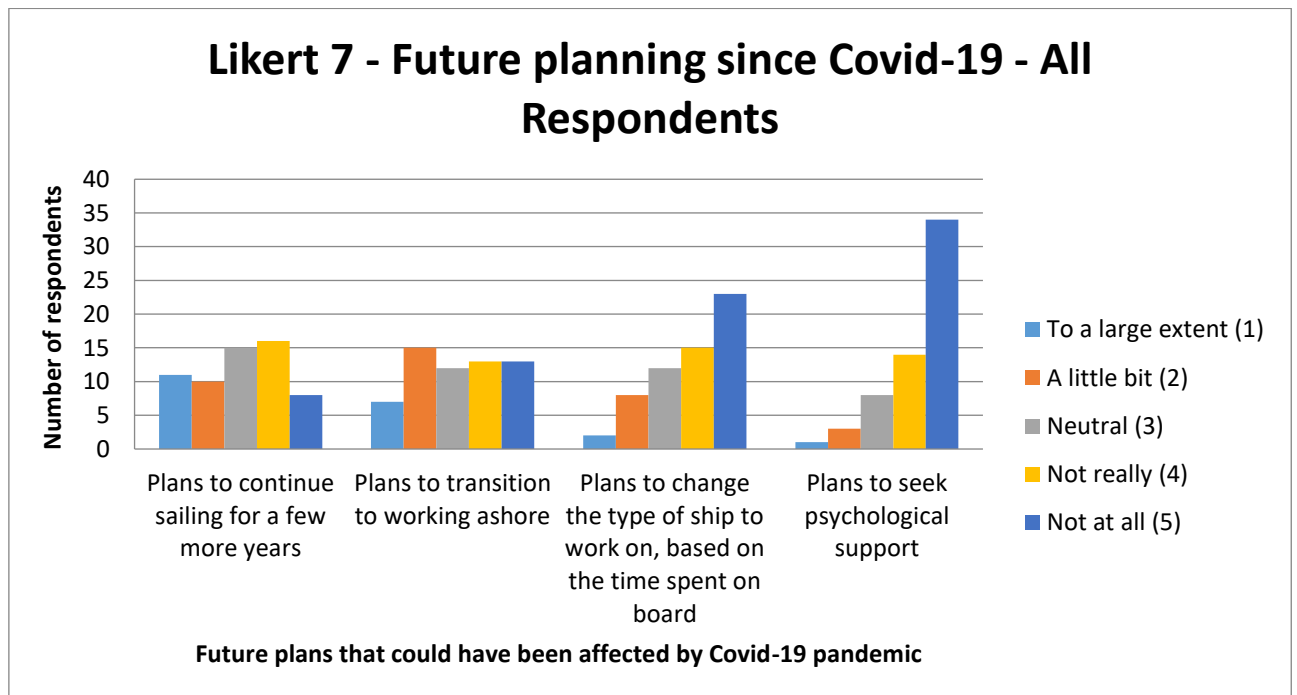
Uit de resultaten blijkt dat voor een groot deel van de respondenten, namelijk 38%, hun plannen hieromtrent totaal niet aangetast zijn geweest. Daarnaast geeft 25% aan dat deze plannen "niet echt" gewijzigd zijn. Dit suggereert dus dat de meerderheid waarschijnlijk geen intentie heeft om van scheepstype te veranderen op basis van hun

ervaringen tijdens de pandemie. Daarentegen geeft 20% aan hierover neutraal te zijn, wat zou kunnen wijzen op een zekere openheid ten aanzien van verandering, afhankelijk van toekomstige omstandigheden. Slechts 17% van de respondenten rapporteert een lichte (13%) tot significante (4%) wijziging in hun plannen op dit vlak. Dit duidt erop dat een kleinere groep overweegt om van scheepstype te veranderen, mogelijk met het oog op kortere contracten en meer tijd aan wal. Deze overwegingen kunnen worden geïnterpreteerd als een blijvend effect van de pandemie, waarin langdurige isolatie en beperkte contactmogelijkheden een merkbare invloed hebben uitgeoefend op hun professionele voorkeuren.

Vervolgens werd ook dieper ingegaan op mogelijke veranderingen in de psychologische toekomstplannen van de respondenten. Deze vraag sluit aan bij de bevindingen uit Figuur 8, waarin werd onderzocht in hoeverre zeevarenden reeds professionele hulp of counseling hebben gezocht voor mentale gezondheidsproblemen. De huidige analyse biedt aanvullende context bij deze eerdere resultaten. Figuur 23 toont aan dat 57% van de respondenten aangeeft dat hun plannen met betrekking tot het zoeken van psychologische ondersteuning volledig onveranderd zijn gebleven sinds de pandemie. Daarnaast geeft 23% aan dat deze plannen "niet echt" gewijzigd zijn, terwijl 13% hier neutraal tegenover staat. Deze cijfers suggereren dat de Covid-19-pandemie slechts een beperkte impact heeft gehad op de bereidheid of intentie van respondenten om professionele hulp te zoeken. Dit komt overeen met de bevindingen uit Figuur 8, waaruit bleek dat de meerderheid van de respondenten geen hulp heeft gezocht en hier ook momenteel geen intentie toe heeft. Hieruit kan worden afgeleid dat de meeste respondenten zichzelf nog steeds in een stabiele mentale toestand achten, ondanks de uitdagingen van de afgelopen jaren..

Samenvattend biedt Figuur 23 een overzicht van de mate waarin de toekomstplannen van de respondenten, zowel professioneel als psychologisch, al dan niet zijn gewijzigd door de impact van de Covid-19-pandemie. De resultaten geven inzicht in hun huidige denkkader en mentale gesteldheid, zowel aan boord als in het bredere professionele leven. Over het algemeen blijkt dat de pandemie voor de meeste respondenten geen ingrijpende wijzigingen heeft teweeggebracht in hun toekomstvisie, hoewel bij bepaalde aspecten

enige spreiding en nuance zichtbaar is. Dit duidt erop dat een kleine meerderheid zich momenteel in een relatief stabiele mentale en professionele toestand bevindt.



Figuur 23: Verdeling van veranderingen in toekomstplannen onder respondenten als gevolg van de Covid-19-pandemie.

Bron: Eigen werk (2025)

6.13 Seafarers Happiness Index voor de post-pandemische periode (2022–2025)

Zoals eerder in dit onderzoek aangehaald, is de Seafarers Happiness Index een wereldwijd erkend instrument dat elk kwartaal de algemene tevredenheidsgraad van zeevarenden meet. Deze index biedt niet enkel inzicht in hun tevredenheid, maar vormt ook een betrouwbare indicator voor het mentale welzijn van zeevarenden. Dankzij de kwartaalsgewijze publicatie kunnen veranderingen in welzijn nauwgezet worden opgevolgd, wat waardevolle informatie oplevert over de evolutie van de mentale gesteldheid binnen de sector. De index verschaft een genuanceerd beeld van hoe zeevarenden hun leven en werk aan boord ervaren. Ze fungeert als een belangrijk meetinstrument om tijdig in te spelen op noden en knelpunten, en biedt zeevarenden bovendien een stem door hun ervaringen structureel te verzamelen. Op die manier draagt de index bij tot een beter begrip van de realiteit aan boord.

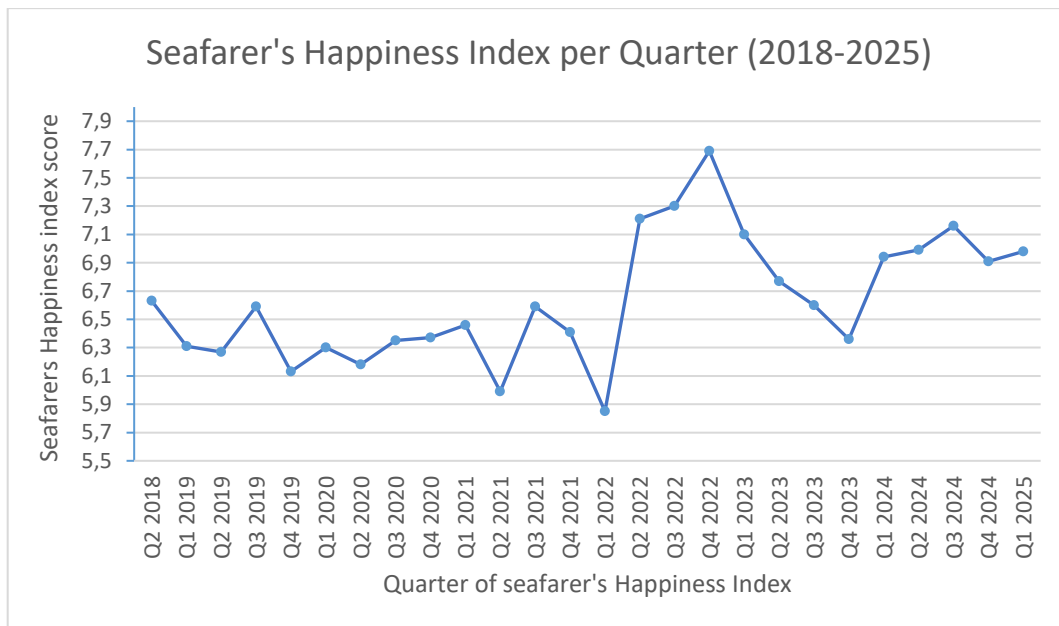
Voor de COVID-19-pandemie bedroeg de gemiddelde score van de Seafarers Happiness Index in 2018 6,63 op 10 (Seafarers Happiness Index, 2018). In 2019 daalde dit cijfer licht tot een jaargemiddelde van 6,33, wat reeds een eerste indicatie was van een neerwaartse trend (Seafarers Happiness Index, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d). Tijdens de uitbraak van de pandemie in 2020 zakte de gemiddelde tevredenheid verder tot 6,30, met een dieptepunt van 6,18 tijdens de eerste piek van de coronacrisis (Seafarers Happiness Index, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d). Het laagste punt werd echter bereikt in het tweede kwartaal van 2021, waar de score daalde tot 5,99 (Seafarers Happiness Index, 2021b). Desondanks kende het jaargemiddelde voor 2021 een lichte verbetering ten opzichte van het kwartaalgemiddelde, namelijk 6,36 (Seafarers Happiness Index, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d). Doorheen deze jaren waren er aanzienlijke fluctuaties tussen kwartalen, met zowel tijdelijke stijgingen als dalingen. Globaal genomen is tussen 2018 en 2020 een geleidelijke afname van het gemiddelde waarneembaar, wat grotendeels toe te schrijven is aan de plotselinge uitbraak van COVID-19. In 2021 werd een bescheiden herstel opgetekend, vermoedelijk door het stilaan afnemen van de pandemie-effecten. Het jaar 2022 markeerde het begin van het herstel na COVID-19. De Happiness Index startte dat jaar met een lage score van 5,85, voornamelijk te wijten aan de nasleep van sociale isolatie en het gebrek aan walverlof. Naarmate het jaar vorderde, steeg de tevredenheid aanzienlijk en werd het jaar afgesloten met een uitzonderlijk hoge score van 7,69 in het vierde kwartaal. Dit resulteerde in een jaargemiddelde van 7,01 (Seafarers Happiness Index, 2022a, 2022b, 2022c, 2022d). Deze positieve evolutie kan worden toegeschreven aan de versoepeling van pandemiegerelateerde maatregelen, herwonnen toegang tot welzijnsvoorzieningen, verbeterde communicatie en het heropleven van sociale interactie aan boord. Zeevarenden voelden zich minder opgesloten en ervoeren opnieuw menselijke verbondenheid. In 2023 kende de trend opnieuw een negatieve wending. De score startte in het eerste kwartaal op 7,10, maar kende een gestage daling tot 6,36 in het vierde kwartaal, wat resulteerde in een jaargemiddelde van 6,71 (Seafarers Happiness Index, 2023a, 2023b, 2023c, 2023d). Deze daling in moreel was het gevolg van een combinatie van factoren, waaronder structurele onderbezetting, toenemende administratieve druk, stagnatie van lonen ondanks inflatie, beperkte toegang tot internet en walverlof, frustraties over management, en een gebrek aan mentale en operationele ondersteuning. Deze factoren leidden tot een verslechtering van de werkbeleving en

drukten zwaar op het algemeen welzijn van de bemanning.

In 2024 werd opnieuw een geleidelijke stijging in de tevredenheidsindex waargenomen. Het jaar begon met een score van 6,94, wat een aanzienlijke verbetering betekende ten opzichte van het vierde kwartaal van 2023. Het jaar werd afgesloten met een score van 6,91, wat resulteerde in een jaargemiddelde van 7,00 (Seafarers Happiness Index, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d). Deze positieve evolutie kan grotendeels worden toegeschreven aan verbeterde toegang tot technologie, met name de introductie van Starlink, die zorgde voor betrouwbaardere communicatie met het thuisfront, evenals een betere beschikbaarheid van opleidingen en hernieuwde aandacht voor mentale gezondheid aan boord. Toch bleven ongelijkheden tussen scheepstypes en variaties in welzijnservaringen aanwezig.

Het eerste kwartaal van 2025 liet een lichte stijging zien (6,98) ten opzichte van het voorgaande kwartaal (Seafarers Happiness Index, 2025). Deze verbetering is deels het resultaat van versterkte teamdynamiek, praktijkgerichte training en een verbeterde toegang tot gezondheidsvoorzieningen. Desondanks blijven fundamentele knelpunten bestaan: hoge werkdruk, mentale uitputting, beperkte toegang tot walverlof en een tekort aan structurele ondersteuning vanuit het management blijven zwaar wegen op het algemeen welzijn van zeevarenden.

Samenvattend toont de periode 2022 tot 2025 een traject van duidelijke schommelingen, waarbij er naast meetbare vooruitgang ook terugkerende en nieuwe problemen opdoken. Hoewel bepaalde knelpunten tijdelijk werden aangepakt, ontstonden er tegelijk nieuwe uitdagingen. Toch kan op basis van de gemiddelde jaarcijfers een globale positieve trend worden vastgesteld in vergelijking met de pandemiejaren. Dit wordt visueel ondersteund in Figuur 24, waarin de opeenvolgende kwartaalindexen naast elkaar worden geplaatst om de evolutie van het mentaal welzijn grafisch weer te geven. Over het geheel genomen blijft de tevredenheidsscore tijdens deze periode relatief hoog en stabiel, wat wijst op een algemeen gunstige ontwikkeling van het mentaal welzijn onder zeevarenden.



Figuur 24: Evolutie van de Tevredenheidsscores uit de Seafarers Happiness Index (2018–Q1 2025)

Bron: Eigen werk gebaseerd op de data van Seafarers Happiness Index (2018, 2019a, 2019b, 2019c, 2019d, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d, 2022a, 2022b, 2022c, 2022d, 2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d, 2025)

6.14 Inzichten uit de open antwoorden van respondenten

Ter aanvulling van het kwantitatieve luik van dit onderzoek werden drie open vragen opgenomen. Deze vragen boden de respondenten de ruimte om hun persoonlijke inzichten en ervaringen te delen. Hierdoor kon een genuanceerder beeld worden gevormd van de aspecten waar zeevarenden zich het meest aan storen, hoe zij hun werkomstandigheden ervaren en welke veranderingen zij zelf zouden voorstellen om hun beroep aangenamer te maken en hun mentaal welzijn te verbeteren of te beschermen. Met andere woorden: deze kwalitatieve input biedt een waardevolle inkijk in de belevingswereld van zeevarenden en vormt een essentieel aanvullend perspectief op hun welzijn en professionele context. De verzamelde antwoorden leveren relevante en authentieke informatie op die rechtstreeks afkomstig is van de doelgroep zelf, de zeevarenden, en dragen zo bij aan een diepgaander begrip van de kernproblematiek waar deze scriptie om draait. Alle individuele antwoorden zijn bovendien toegevoegd in bijlage van deze scriptie.

Op de vraag of er voldoende aandacht werd besteed aan het mentaal welzijn van zeevarenden, en of zij voldoende ondersteuning en bijstand ontvingen, waren de antwoorden sterk uiteenlopend. De reacties varieerden duidelijk tussen twee

hoofdgroepen: respondenten die bevestigend antwoordden, en zij die van mening waren dat er onvoldoende zorg of ondersteuning werd geboden. Er was bijgevolg geen sprake van een eenduidige consensus, en de verklaringen die naar voren kwamen waren zowel divers als herhalend in hun motieven.

Een aanzienlijk aantal respondenten gaf aan dat het mentaal welzijn van zeevarenden onvoldoende aandacht krijgt binnen de sector. Verschillende uitspraken wezen op een structureel gebrek aan ondersteuning, waarbij soms wel formele aandacht werd waargenomen, maar geen daadwerkelijke hulp werd ervaren. Een treffende uitspraak luidt: “No! Not at all... Mental well-being is a luxury seafarers can hardly afford.”

Daarbij werd ook opgemerkt dat aandacht voor mentaal welzijn vaak pas aanwezig is wanneer regelgeving dit vereist, en niet vanuit intrinsieke betrokkenheid van het bedrijf: “Seafarer is forgotten about unless regulations intervene.”

Een terugkerend thema betrof negatieve ervaringen tijdens de COVID-19-pandemie. Meerdere zeevarenden gaven aan zich tijdens deze periode aan hun lot overgelaten te hebben gevoeld, waarbij het bedrijf naar hun gevoel in de eerste plaats het eigen voortbestaan vooropstelde. Enkele relevante uitspraken:

- “Not at all. Since during COVID our company did not bother to ask how our situation was at that time.”
- “Company did everything they could to keep the company running despite all Covid restrictions.”

Daarnaast benadrukten verschillende respondenten dat de mate van aandacht voor en ondersteuning bij mentaal welzijn sterk afhankelijk is van het bedrijf waarvoor men werkt. Sommigen gaven aan dat hun werkgever hierin actief investeert, terwijl anderen aangaven dat bedrijfsbelangen steeds primeren boven bemanningswelzijn. Ook werd opgemerkt dat de mate van ondersteuning afhangt van de sociale context aan boord en de persoonlijke noden van de individuele zeevarende. Zoals enkele respondenten opmerkten:

- “Depends on the company they work with; some companies focus on business first.”

- “Different people need different attention. Cannot comment about support etc. as I never had such experience.”

Als vervolg op de vorige vraag werd aan de respondenten gevraagd welke veranderingen zij zouden voorstellen om de werkomgeving en het welzijn aan boord te verbeteren. Uit de antwoorden blijkt dat bepaalde thema's frequent en consistent terugkeerden, wat wijst op structurele noden binnen de sector.

Een eerste belangrijk aandachtspunt betrof toegang tot internet en communicatie. Veel respondenten onderstreepten het belang van snelle, stabiele en onbeperkte internetverbindingen, voornamelijk om contact te kunnen houden met het thuisfront, maar ook voor een betere communicatie tussen schip en kantoor. Dit wijst erop dat bereikbaarheid en informatie-uitwisseling in de hedendaagse maritieme context nog steeds niet vanzelfsprekend zijn, terwijl net deze aspecten een cruciale rol spelen in het mentaal welzijn van zeevarenden. Daarnaast werd er frequent verwezen naar de hoge werkdruk, overmatige administratieve lasten en onderbezetting. Respondenten pleitten voor meer personeel, efficiëntere procedures en respect voor rust- en arbeidstijden, als fundamentele voorwaarden voor een werkbare en duurzame werkcultuur.

Twee andere thema's die regelmatig naar voren kwamen, waren enerzijds de leefomstandigheden, het comfort en recreatieve mogelijkheden aan boord, en anderzijds de contractduur en het verlofbeleid. Respondenten vroegen om betere accommodatie, voedzamere en gevarieerdere maaltijden, verbeterde luchtkwaliteit en toegang tot ontspanningsvoorzieningen zoals een fitnessruimte. Dergelijke aspecten worden in beleidscontexten vaak over het hoofd gezien, maar vormen essentiële pijlers van fysiek en mentaal welzijn. Wat betreft contractbeleid gaven vele zeevarenden aan dat te lange dienstperiodes, onbetrouwbare aflossingsdata en beperkte toegang tot walverlof aanleiding geven tot stress en frustratie. Daarom werd er gepleit voor kortere en flexibelere contracten, duidelijke afspraken rond aflossing, en meer ruimte voor ontspanning aan wal.

Deze inzichten bevestigen dat lang bestaande knelpunten, die men veronderstelde opgelost te zijn, nog steeds structureel aanwezig zijn en dringend nood hebben aan verbetering.

De survey werd afgesloten met de vraag wat respondenten motiveert om te blijven werken op zee. Uit de antwoorden bleek dat bepaalde thema's consequent terugkeerden, wat erop wijst dat veel zeevarenden een vergelijkbare motivatie en visie delen met betrekking tot hun maritieme loopbaan.

De meest dominante motivatie betrof een financiële drijfveer. Veruit de meeste respondenten gaven aan dat zij op zee blijven werken vanwege het loon en de noodzaak om hun gezin financieel te ondersteunen. Zoals verschillende respondenten aangaven, biedt het beroep op zee betere salarissen dan de beschikbare alternatieven aan land. Het financiële voordeel weegt voor velen zwaarder dan de fysieke of mentale belasting die met het beroep gepaard gaat. Enkele treffende citaten illustreren dit:

- "To be honest, just money."
- "Salary is better compared to the other jobs I can do."

Deze economische motivatie werd vaak gekoppeld aan gezinsverantwoordelijkheid. Voor veel zeevarenden is het inkomen niet alleen een persoonlijke noodzaak, maar een middel om hun gezin te onderhouden, veiligheid te bieden en hun kinderen een betere toekomst te garanderen. Deze diepere betekenis wordt krachtig samengevat in de uitspraak: "For the future of my family."

Daarnaast benoemden meerdere respondenten dat zij het beroep blijven uitoefenen omwille van de investeringen die ze reeds hebben geleverd. Sommigen gaven aan dat ze zich "vast" voelen in het beroep omdat ze er jaren opleiding en ervaring in hebben gestoken, of omdat er in hun regio nauwelijks alternatieven aan land beschikbaar zijn. Het maritieme werk wordt dan eerder als een noodzaak dan als een bewuste keuze ervaren.

Een ander, minder frequent genoemd maar opvallend motief was passie, interesse of trots in het beroep. Deze respondenten gaven aan te genieten van de vrijheid, de variatie en het avontuurlijke karakter van het leven op zee. Sommigen verwezen naar het realiseren van een jeugddroom of beschreven hun maritieme carrière als iets waar ze oprecht voldoening uit halen.

De antwoorden op deze vraag tonen dus aan dat financiële motieven, gezinsverantwoordelijkheid en professionele gebondenheid de voornaamste drijfveren

zijn om te blijven varen. Passie voor het beroep is slechts bij een minderheid een doorslaggevende factor.

7 Tijdsanalyse van mentaal welzijn: pandemie vs. post-Covid

Na het analyseren van de huidige situatie rond het mentaal welzijn van zeevarenden, kan een tijdsanalyse worden opgesteld waarmee een mogelijke verandering of evolutie tussen twee tijdsperiodes in kaart wordt gebracht: enerzijds de periode tijdens de COVID-19-pandemie en anderzijds de huidige, post-pandemische fase. Dit draagt vervolgens ertoe bij om op een later moment een solide basis te hebben voor het formuleren van een onderbouwde conclusie over de algemene evolutie van het mentaal welzijn van zeevarenden over de drie onderscheiden periodes heen.

Op basis van de gegevens uit de Seafarers Happiness Index kan worden vastgesteld dat er een duidelijke verandering heeft plaatsgevonden tussen de onderzochte periodes. De vergelijking van de gemiddelde scores wijst op een positieve evolutie: de gemiddelde score vóór de pandemie bedroeg 6,33, terwijl die in de huidige, post-pandemische periode is gestegen tot 6,9. De jaarlijkse scores tonen deze ontwikkeling in meer detail: van 6,33 in 2019, daalde de score licht naar 6,30 in 2020, gevolgd door een bescheiden stijging naar 6,36 in 2021. In 2022 werd een duidelijke toename gemeten met 7,01, waarna de score in 2023 licht terugviel naar 6,71. In 2024 werd opnieuw een stijging opgetekend tot 7,00, gevolgd door een score van 6,98 in het eerste kwartaal van 2025. Hoewel er kwartaalgewijze schommelingen blijven bestaan, toont deze trend aan dat de algemene tevredenheid onder zeevarenden merkbaar is toegenomen sinds de pandemie, wat erop wijst dat het mentale welzijn van zeevarenden een positieve ontwikkeling heeft doorgemaakt.

Op basis van de verzamelde surveyantwoorden kan daarnaast worden afgeleid dat ook het algemeen welzijn van zeevarenden sinds het einde van de COVID-19-pandemie een positieve evolutie heeft doorgemaakt. Zo tonen Figuur 17 en Figuur 18, waarin de resultaten van de wereldwijd erkende Well-Being Index worden weergegeven, aan dat 57% van de respondenten boven de kritische drempel scoorde. Dit wijst alvast op een positieve mentale gezondheid binnen deze groep. Tijdens de pandemie werd het mentale welzijn sterk onder druk gezet. Kenmerkend waren toenemende gevoelens van stress,

vermoeidheid en angst, veroorzaakt door factoren zoals bemanningsproblemen, isolatie, onduidelijke communicatie en onzekerheid over terugkeer naar huis. Respondenten rapporteerden destijds vaker symptomen van mentale uitputting, depressie en angst. In de huidige, post-pandemische periode blijkt onder andere uit Figuur 12 dat bij de meerderheid van de respondenten het stressniveau is gestabiliseerd of zelfs afgenomen (respectievelijk 32% en 38%). Ter vergelijking toont Figuur 11 aan dat 36% van de respondenten aangaf regelmatig tot voortdurend stress te hebben ervaren tijdens de COVID-19-pandemie. Ondanks de structureel hoge werkdruk in de sector, lijkt de ervaren stress dus algemeen te zijn verminderd, wat een gunstig effect heeft op het mentale welzijn.

Ook op het vlak van psychologische restklachten zijn er positieve signalen. Figuur 15 toont aan dat slechts 18% van de respondenten aangaf nog te kampen met aanhoudende psychologische klachten of restsymptomen, zoals milde angstgevoelens of stress. Wat het sociale contact betreft, is er eveneens sprake van een duidelijke verbetering. Waar tijdens de pandemie sociaal isolement overheerste door strenge quarantainemaatregelen, blijkt uit de resultaten dat 86% van de respondenten momenteel regelmatig contact heeft met familie of vrienden tijdens hun verblijf aan boord. Deze toename van sociaal contact draagt rechtstreeks bij aan het herstel en bescherming van het mentale welzijn.

Tijdens de pandemie vormden bemanningswissels een van de grootste uitdagingen: werkperiodes werden frequent en vaak onvrijwillig verlengd, wat leidde tot overbelasting en aanzienlijke psychologische druk. In de post-pandemische context blijkt uit de surveyresultaten dat 90% van de respondenten zich neutraal tot positief uitlaat over hun huidige werkervaring. Bovendien geeft 97% aan in staat te zijn om op een neutrale tot zeer goede manier met de werkdruk om te gaan. Dit wijst op een duidelijke verbetering en vormt een sterk signaal dat de werkbeleving zich opnieuw heeft gestabiliseerd.

Algemeen geven de analyses van de surveyantwoorden een overwegend positief beeld van de mentale toestand van zeevarenden. Hoewel het herstelproces traag kan verlopen, kan worden vastgesteld dat bepaalde elementen, zoals betere toegang tot internet, verbeterde communicatiekanalen en meer aandacht voor het mentale welzijn vanuit het

management, duidelijk in positieve zin zijn geëvolueerd. Anderzijds blijven sommige structurele pijnpunten, zoals hoge werkdruk, beperkte ondersteuning en het recht op walverlof, aandacht vereisen. Deze aandachtspunten werden ook frequent aangehaald door de respondenten in het gedeelte van de enquête waarin zij hun persoonlijke ervaringen en inzichten konden delen.

De pandemie had onmiskenbaar een negatieve impact op het mentale welzijn van zeevarenden, voornamelijk door langdurige isolatie, aanhoudende onzekerheid en werkgerelateerde beperkingen. In de huidige, post-pandemische periode is er echter sprake van een algemene verbetering en stabilisering, al bestaan er nog significante uitdagingen voor een deel van de populatie.

Wat betreft toekomstgerichte veranderingen, zoals het zoeken naar professionele psychologische hulp of het overwegen van carrièreswitches naar walfuncties, blijkt uit de resultaten van onder andere Figuur 23 dat voor het merendeel van de respondenten (respectievelijk 57% en 43%) de pandemie hierin geen doorslaggevende rol heeft gespeeld. Niettemin geeft een minderheid aan dat hun plannen op dit vlak wél zijn bijgesteld, wat erop wijst dat bij sommige individuen de pandemie als katalysator heeft gewerkt voor reflectie of verandering.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het algemeen mentaal welzijn van zeevarenden sinds de pandemie een positieve ontwikkeling heeft doorgemaakt. Er is sprake van lichte verbetering en dus stijging in het algemeen mentaal welzijn, naast een aanzienlijke groep respondenten die geen significante verandering heeft ervaren. Dit wijst op een algemene tendens van herstel en stabilisatie binnen de sector en waarbij blijvende inzet op ter bevordering van het mentaal welzijn essentieel blijft.

8 Vastgestelde uitdagingen en aanbevelingen voor de toekomst

Zoals eerder aangehaald, werd het vooropgestelde streefdoel van 385 respondenten niet bereikt. Hierdoor dienen de resultaten met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd en kunnen ze niet als volledig representatief worden beschouwd voor de gehele zeevarendenpopulatie. Bovendien was er sprake van een ongelijke spreiding in functie- en rangverdeling, waardoor bepaalde beroepsgroepen binnen de sector sterker vertegenwoordigd zijn dan andere. Daarbij komt dat het centrale thema van dit onderzoek, het mentaal welzijn van zeevarenden, voor velen nog steeds een gevoelig onderwerp blijft. Niet elke respondent voelt zich comfortabel of veilig genoeg om hierover openlijk te communiceren. Deze factoren bemoeilijken dus het bereiken van het vooropgestelde streefdoel en maken het daardoor lastiger om tot een volledige en goed onderbouwde conclusie te komen.

De lage responsgraad kan onder meer worden verklaard door het intensieve werkritme van zeevarenden. Velen verkiezen hun beperkte vrije tijd te besteden aan rust, waardoor deelname aan een enquête doorgaans geen prioriteit vormt. Daarnaast gaf een aantal zeevarenden aan terughoudend te zijn om de survey online in te vullen uit vrees voor virussen of technische schade aan het boordsysteem, een risico dat de meesten niet willen nemen doordat dit dus aanzienlijke operationele gevolgen kan hebben.

Ook de beperkte tijdspanne waarin de enquête werd afgenomen vormde een rem op het aantal ontvangen antwoorden. De respons kwam bovendien erg ongelijkmatig binnen: periodes van verhoogde activiteit wisselden af met momenten van volledige stilte.

Hoewel de samenwerking met de loodsen en met het welzijnscentrum Stella Maris bijzonder waardevol was en heeft bijgedragen tot het grootste deel van de reacties, bleek dit niet voldoende om het gestelde responsdoel te behalen.

Om die reden wordt aangeraden om toekomstige bevestigingen over een langere periode te spreiden. Dit zou toelaten om het bereik te vergroten en om meer zeevarenden te bereiken op verschillende momenten in hun rotatiecyclus. Daarnaast is het sterk aan te bevelen om structurele samenwerkingen met rederijen aan te gaan. Door de enquête bijvoorbeeld te integreren in de onboarding- of debarkatieprocedure, kan op een stabielere en meer systematische manier data worden verzameld. Om de eerder genoemde technische bezorgdheden te omzeilen, kan overwogen worden om de survey

ook aan te bieden in papieren vorm, of via offline invulbare digitale versies (bijvoorbeeld via een app die synchroniseert zodra er internetverbinding beschikbaar is). Hierdoor wordt deelname mogelijk voor zeevarenden die geen constante toegang tot internet hebben of die liever niet via boordnetwerken surfen.

Verder zou de motivatie tot deelname verhoogd kunnen worden door een kleine beloning of wederdienst te voorzien. Denk hierbij aan het aanbieden van de onderzoeksresultaten of een interactieve weergave, waarbij de zeevarenden inzicht krijgen in de bevindingen van het onderzoek waar zij zelf aan hebben bijgedragen. Dit versterkt niet alleen de betrokkenheid, maar zorgt er ook voor dat zeevarenden zich gehoord en erkend voelen.

Voor toekomstige onderzoekers is het essentieel om te beseffen dat bereikbaarheid, vertrouwen en gebruiksgemak cruciale factoren zijn in het succes van surveyonderzoek aan boord. Wie deze studie wil voortzetten, doet er goed aan om nog sterker in te zetten op samenwerking met rederijen, welzijnsorganisaties en havendiensten, en tegelijk te zoeken naar praktische en toegankelijke manieren om zeevarenden effectiever te bereiken. Daarbij is het cruciaal om een vertrouwelijke omgeving te creëren, waarin respondenten zich voldoende veilig voelen om openlijk over dit thema te spreken.

9 Besluit

Na het analyseren van de drie onderscheiden periodes, vóór, tijdens en na de COVID-19-pandemie, en het bespreken van de relevante factoren, samen met de grondige analyse van de surveyresultaten, kan er een duidelijk traject worden beschreven met betrekking tot de evolutie van de mentale gezondheid van zeevarenden. Op basis hiervan kan de ontwikkeling van hun mentaal welzijn over de tijd heen op gestructureerde wijze in kaart worden gebracht.

Hierbij kan worden geconcludeerd dat er duidelijke verschillen waarneembaar zijn tussen de drie onderzochte periodes. Naarmate de pandemie naderde, kwam het mentaal welzijn van zeevarenden steeds sterker onder druk te staan, met als gevolg een merkbare achteruitgang. Tijdens de pandemie werden zeevarenden niet alleen geconfronteerd met de gebruikelijke professionele uitdagingen, maar ook met bijkomende stressfactoren die rechtstreeks voortvloeiden uit de gezondheids crisis. Factoren zoals isolatie, uitgestelde bemanningswissels, beperkte toegang tot medische zorg, onzekerheid over de toekomst en een gebrek aan sociale steun. Deze omstandigheden leidden tot een aanzienlijke toename van stress, vermoeidheid en gevoelens van angst, wat resulteerde in een verslechtering van het algemeen mentaal welzijn. Psychische klachten zoals depressie en burn-out traden vaker op. De evolutie van de periode vóór naar tijdens de pandemie toont dan ook een duidelijke neerwaartse trend, met een dieptepunt tijdens het hoogtepunt van de crisis.

De post-pandemische periode, waarin we ons momenteel bevinden, heeft een ander effect gehad op het mentaal welzijn van zeevarenden. De uitgebreide informatie uit de surveyresultaten wijzen op een duidelijke verbetering en een zekere stabilisatie van de mentale gezondheid. Het mentaal welzijn bevindt zich in een fase van geleidelijk herstel, waarbij de rechtstreekse impact van COVID-19 niet langer prominent aanwezig is en in het algemeen geen noemenswaardige invloed meer uitoefent op de factoren die het welzijn beïnvloeden. Binnen deze herstelperiode werden er positieve ontwikkelingen waargenomen op verschillende vlakken, zoals verbeterd walverlof en aflossing, betere internetconnectiviteit, efficiëntere communicatie, meer aandacht vanuit het management, een verbeterde werkomgeving en een daling van de stressniveaus, bevestigd in onder meer figuren 12, 13 en 20. Tegelijkertijd is het belangrijk te

benadrukken dat er nog steeds bepaalde aandachtspunten blijven bestaan en dat niet alle knelpunten volledig zijn opgelost, zoals ook werd aangekaart door de zeevarenden zelf in de open antwoorden. Niet alle respondenten ervaren dezelfde mate van herstel, en voor een deel van de zeevarenden blijft de pandemie dus toch nog psychologisch nazinderen. Structurele factoren zoals werkdruk, beperkte verlofmogelijkheden en het belang van een ondersteunende werkomgeving blijven hierom cruciaal om te verbeteren voor het waarborgen van mentaal welzijn op lange termijn.

Hoewel dit onderzoek waardevolle inzichten biedt, is het belangrijk te vermelden dat de resultaten niet volledig representatief zijn voor de gehele zeevarendenpopulatie. De vooropgestelde responsdrempel van 385 deelnemers werd niet bereikt, waardoor de algemene conclusies met enige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd. Indien dit onderzoek in de toekomst wordt voortgezet, wordt dit dan ook ten zeerste aangemoedigd, zodat het beoogde aantal respondenten alsnog kan worden bereikt en er een meer volledige en representatieve analyse van het mentaal welzijn van zeevarenden kan worden opgesteld.

Niettemin kan op basis van de beschikbare gegevens worden vastgesteld dat het mentale welzijn na een duidelijke terugval tijdens de pandemie een positieve evolutie heeft doorgemaakt. Er lijkt sprake te zijn van een herstel naar de normale toestand van vóór de pandemie, met mogelijk zelfs een lichte verbetering op bepaalde domeinen. Algemeen genomen suggereren de resultaten dat zeevarenden zich vandaag in een relatief goede en stabiele mentale gezondheid bevinden. Dit neemt echter niet weg dat blijvende aandacht voor welzijnsbevorderende maatregelen essentieel blijft om de psychische gezondheid van zeevarenden ook in de toekomst te waarborgen.

10 Bibliografie

- About Us—Mission to Seafarers. (z.d.). *The Mission to Seafarers*. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.missiontoseafarers.org/about>
- Afkickkliniek-wijzer. (2024, maart 1). *Anxiolytica: Werking en risico's van verslavende angstremmers*. <https://www.afkickkliniekwijzer.nl/kennis/anxiolytica/>
- Akamangwa, N. (2016). Working for the environment and against safety: How compliance affects health and safety on board ships. *Safety Science*, 87, 131-143. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2016.03.027>
- Akwa, G. (2020). *Zorgstandaard Bijwerkingen* (p. 129). GGZ Standaarden. https://www.ggzstandaarden.nl/uploads/pdf/project/project_3f3c9b48-cf28-41f7-8aca-23584f261ab4_bijwerkingen__authorized-at_19-12-2017.pdf
- Apollo Hospitals. (2025, februari 18). *Anxiolytische medicijnen: Toepassingen, bijwerkingen, waarschuwingen en meer*. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.apollohospitals.com/nl/health-library/anxiolytics-medications-uses-side-effects-and-warnings>
- Baygi, F., Blome, C., Smith, A., Khonsari, N. M., Agoushi, A., Maghoul, A., Esmaeili-Abdar, M., Gorabi, A. M., & Qorbani, M. (2022). Post-traumatic stress disorder and mental health assessment of seafarers working on ocean-going vessels during the COVID-19 pandemic. *BMC Public Health*, 22(1), 242. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-12673-4>
- Baygi, F., Mohammadian Khonsari, N., Agoushi, A., Hassani Gelsefid, S., Mahdavi Gorabi, A., & Qorbani, M. (2021). Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. *BMC Psychiatry*, 21(1), 222. <https://doi.org/10.1186/s12888-021-03197-z>
- Blackburn, P. (2020). Psychological Wellbeing at Sea—A Good Mental Health Guide for Seafarers [Review of *Psychological Wellbeing at Sea—A Good Mental Health Guide for Seafarers*, door Seafarers' Health Information Programme (SHIP)]. *International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)*, 1-20.
- Brenner, B. (2025, februari 26). Understanding Why Mental Health Is Important for Everyone's Well-Being. *WithTherapy*. <https://withtherapy.com/therapist-insights/understanding-why-mental-health-is-important-for-everyones-well-being/>
- Brooks, S. K., & Greenberg, N. (2022a). Mental health and wellbeing of seafaring personnel during COVID-19: Scoping review. *Journal of Occupational Health*, 64(1), e12361. <https://doi.org/10.1002/1348-9585.12361>
- Brooks, S. K., & Greenberg, N. (2022b). Mental health and psychological wellbeing of maritime personnel: A systematic review. *BMC Psychology*, 10(1), 139. <https://doi.org/10.1186/s40359-022-00850-4>

- C, V. (2022). An Overview of the Impact of the Pandemic on Seafarers' Mental and Physical Health. *Journal of Maritime Research*, 19(1), 36-39.
- Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus. (2024, mei 15). *Burnout*. Geraadpleegd 19 mei 2024, van <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/burnout>
- Chen, P. J., Pusica, Y., Sohaei, D., Prassas, I., & Diamandis, E. P. (2021). An overview of mental health during the COVID-19 pandemic. *Diagnosis*, 8(4), 403-412. <https://doi.org/10.1515/dx-2021-0046>
- Chen, T., & Lucock, M. (2022). The mental health of university students during the COVID-19 pandemic: An online survey in the UK. *PLOS ONE*, 17(1), e0262562. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0262562>
- comsteekp-cergan. (2023, december 1). Steekproefgrootte berekenen. *Steekproefcalculator.com*. <https://www.steekproefcalculator.com/steekproefcalculator/>
- CoronavirusCOVID19.be. (2025). *Coronavirus COVID-19 in cijfers, grafieken en kaarten—Coronacijfers België*. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.coronaviruscovid19.be/coronavirus-cijfers>
- Coutroubis, A. D., Menelaou, A. A., & Adami, E.-H. (2021). Impact of Coronavirus Disease (COVID-19) on Seafarers' Life and Well-Being. *International Journal of TROPICAL DISEASE & Health*, 16-27. <https://doi.org/10.9734/ijtdh/2020/v41i2130398>
- Davis, T. (2019, januari 2). *What Is Well-Being? Definition, Types, and Well-Being Skills* / *Psychology Today*. Geraadpleegd 18 mei 2024, van <https://www.psychologytoday.com/us/blog/click-here-happiness/201901/what-is-well-being-definition-types-and-well-being-skills>
- Day, N. E. (2005). Religion in the Workplace: Correlates and Consequences of Individual Behavior. *Journal of Management, Spirituality & Religion*, 2(1), 104-135. <https://doi.org/10.1080/14766080509518568>
- de Beukelaar, E. (2020). *Het mentale welzijn van zeevarenden in het digitale tijdperk* [Master Thesis, Hogere Zeevaartschool Antwerpen]. Geraadpleegd van https://scripties.hzs.be/Repository/Eindwerk_Definitief_530_1611329087.pdf
- de La Campa Portela, R. M., & Gil Pérez, M. E. (2016). Psychosocial risks of the seafarers. In *Seafarers: An international labour market perspective*. Editorial Gomylex. <https://hal.science/hal-01470079>
- Devereux, H. (2017). *The impact of the organisation of work and employment at sea on the occupational health, safety and well-being of seafarers* [Phd, Cardiff University]. Geraadpleegd van <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/109013/>

- Doyle, N., MacLachlan, M., Fraser, A., Stilz, R., Lismont, K., Cox, H., & McVeigh, J. (2016). Resilience and well-being amongst seafarers: Cross-sectional study of crew across 51 ships. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 89(2), 199-209. <https://doi.org/10.1007/s00420-015-1063-9>
- Electrical Superintendent (Regisseur). (2020, augustus 20). *Seafarers' Mental Health and Wellbeing*. <https://www.youtube.com/watch?v=KUwJhr60xGU>
- Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M. (2018). Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy*, 93, 62-70. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.04.005>
- Giambelluca, A. (2016). A Sinking Feeling: Acknowledging Mental Illness and Its Treatment in the Maritime Industry. *Tulane Maritime Law Journal*, 41(1), 239-258.
- Harvey, S. B., Modini, M., Joyce, S., Milligan-Saville, J. S., Tan, L., Mykletun, A., Bryant, R. A., Christensen, H., & Mitchell, P. B. (2017). Can work make you mentally ill? A systematic meta-review of work-related risk factors for common mental health problems. *Occupational and Environmental Medicine*, 74(4), 301-310. <https://doi.org/10.1136/oemed-2016-104015>
- Hayes-Mejia, R., & Stafström, M. (2023). Psychosocial work environment and mental health among the global workforce of seafarers in the wake of the COVID-19 pandemic. *BMC Public Health*, 23(1), 2151. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-17035-2>
- Hayes-Mejia, R., & Stafström, M. (2024). Wellbeing and Happiness and Their Association With Working Conditions at Sea: A Cross-sectional Study Among the Global Workforce of Seafarers. *INQUIRY: The Journal of Health Care Organization, Provision, and Financing*, 61, 00469580241256349. <https://doi.org/10.1177/00469580241256349>
- Het circadiaans ritme – wat is het en hoe werkt het? - SleepChanger*. (2021, juli 5). <https://sleep-changer.com/nl/blog/circadiaans-ritme/>
- HIV and Mental Health—National Institute of Mental Health (NIMH)*. (z.d.). National Institute of Mental Health. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.nimh.nih.gov/health/topics/hiv-aids>
- Integration of Mental Health and HIV Interventions: Key Considerations* (1st ed). (2022). World Health Organization.
- International Labour Organization. (2019). *Maritime Labour Convention, 2006—As Amended by the 2018 Amendment*. International Labour Organization. http://dmr.regs4ships.com/docs/international/ilo/mlc_2006/amended_mlc_2006_2018.cfm
- ITF Seafarers. (z.d.). *Fatigue*. ITF Seafarers. Geraadpleegd 19 mei 2024, van <https://www.itfseafarers.org/en/issues/fatigue>

- Jonglertmontree, W., Kaewboonchoo, O., Morioka, I., & Boonyamalik, P. (2022). Mental health problems and their related factors among seafarers: A scoping review. *BMC Public Health*, 22(1), 282. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-12713-z>
- Karas, L., & Καράς, Λ. (2023). *Seafarers mental health and well being* [Master Thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς]. Geraadpleegd van <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/15913>
- Khalid, A., & Syed, J. (2024). Mental health and well-being at work: A systematic review of literature and directions for future research. *Human Resource Management Review*, 34(1), 100998. <https://doi.org/10.1016/j.hrmr.2023.100998>
- Li, X., Zhou, Y., & Yuen, K. F. (2022). A systematic review on seafarer health: Conditions, antecedents and interventions. *Transport Policy*, 122, 11-25. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.04.010>
- Lucas, D., Jego, C., Jensen, O. C., Loddé, B., Pougnet, R., Dewitte, J.-D., Sauvage, T., & Jegaden, D. (2021). Seafarers' mental health in the COVID-19 era: Lost at sea? *International Maritime Health*, 72(2), 138-141. <https://doi.org/10.5603/IMH.2021.0023>
- MacLachlan, M. (Red.). (2017). *Maritime Psychology*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-45430-6>
- Maritime Labour Convention. (2023). In *Wikipedia*. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Maritime_Labour_Convention&oldid=1192140771
- McVeigh, J., MacLachlan, M., Coyle, C., & Kavanagh, B. (2019). Perceptions of Well-Being, Resilience and Stress Amongst a Sample of Merchant Seafarers and Superintendents. *Maritime Studies*, 18(2), 139-158. <https://doi.org/10.1007/s40152-018-0129-1>
- McVeigh, J., MacLachlan, M., Stilz, R., Cox, H., Doyle, N., Fraser, A., & Dyer, M. (2017). Positive Psychology and Well-Being at Sea. In M. MacLachlan (Red.), *Maritime Psychology* (pp. 19-47). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-45430-6_2
- Mental health: Definition, common disorders, early signs, and more.* (2020, april 14). Geraadpleegd 18 mei 2024, van <https://www.medicalnewstoday.com/articles/154543>
- MLC 2006 titles 1 to 5: Regulations, guidance and information.* (2021, maart 24). GOV.UK. Geraadpleegd 19 mei 2024, van <https://www.gov.uk/guidance/mlc-2006-titles-1-to-5-regulations-guidance-and-information>
- Oluyase, A. O. (2015). *A study of the appropriateness of prescriptions for mental health disorders or pain among users of a specialist treatment service for substance use disorders* [Doctor]. University of York.

- Onakpojeruo, D., Jeong, B., & Park, C. (2023). Mental wellbeing; Human reliability assessment of seafarers during the COVID-19 era. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 7(1), 2184604. <https://doi.org/10.1080/25725084.2023.2184604>
- Panagi, L., White, S. R., Pinto Pereira, S. M., Nugawela, M. D., Heyman, I., Sharma, K., Stephenson, T., Chalder, T., Rojas, N. K., Dalrymple, E., McOwat, K., Simmons, R., Swann, O., CLoCk Consortium, Ford, T., & Shafran, R. (2024). Mental health in the COVID-19 pandemic: A longitudinal analysis of the CLoCk cohort study. *PLOS Medicine*, 21(1), e1004315. <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1004315>
- Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., & Jensen, R. B. (2020). *Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic: Report*. World Maritime University. <https://doi.org/10.21677/wmu20201213>
- Pauksztat, B., Grech, M. R., & Kitada, M. (2021). The impact of the COVID-19 pandemic on seafarers' mental health and chronic fatigue: Beneficial effects of onboard peer support, external support and Internet access. *Marine Policy*, 137, 104942. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104942>
- Permentier, S. (2019). *De evolutie van de notie stress—Van stress naar burn-out* [Master Thesis, Universiteit Gent]. Geraadpleegd van https://libstore.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/791/434/RUG01-002791434_2019_0001_AC.pdf
- Pigaiani, Y., Zoccante, L., Zocca, A., Arzenton, A., Menegolli, M., Fadel, S., Ruggeri, M., & Colizzi, M. (2020). Adolescent Lifestyle Behaviors, Coping Strategies and Subjective Wellbeing during the COVID-19 Pandemic: An Online Student Survey. *Healthcare*, 8(4), 472. <https://doi.org/10.3390/healthcare8040472>
- Podubinski, T., Jessup, B., Obamiro, K., Hoang, H., & Bourke, L. (2023). An exploration of mental health, stress and well-being concerns among health students undertaking rural placements in Australia during the early stages of the COVID -19 pandemic. *Australian Journal of Rural Health*, 31(5), 914-920. <https://doi.org/10.1111/ajr.13025>
- Powell, S. (2021, mei 10). How Mental Health Affects Your Everyday Life. *Defying Mental Illness*. <https://www.defyingmentalillness.com/how-mental-health-affects-your-everyday-life/>
- SAFETY4SEA. (2016, juli 18). Project MARTHA overview. *SAFETY4SEA*. <https://safety4sea.com/project-martha-overview/>
- Sampson, H., & Ellis, N. (2019). Seafarers' mental health and wellbeing. *IOSH*, 1-58.
- Seafarers Happiness Index. (z.d.). *The Mission to Seafarers*. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.missiontoseafarers.org/seafarers-happiness-index>

- Seafarers Happiness Index. (2018). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2018* (Nr. Q2; p. 28). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2018.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2019a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2019* (Nr. Q1; p. 12). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q1-2019.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2019b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2019* (Nr. Q2; p. 16). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2019.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2019c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2019* (Nr. Q3; p. 9). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q3-2019.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2019d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2019* (Nr. Q4; p. 9). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q4-2019.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2020a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2020* (Nr. Q1; p. 9). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q1-2020.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2020b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2020* (Nr. Q2; p. 13). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2020.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2020c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2020* (Nr. Q3; p. 10). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q3-2020.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2020d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2020* (Nr. Q4; p. 24). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q4-2020.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2021a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2021* (Nr. Q1; p. 22). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q1-2021.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2021b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2021* (Nr. Q2; p. 26). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2021.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2021c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2021* (Nr. Q3; p. 26). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q3-2021.pdf>

- Seafarers Happiness Index. (2021d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2021* (Nr. Q4; p. 32). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q4-2021.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2022a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2022* (Nr. Q1; p. 22). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q1-2022.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2022b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2022* (Nr. Q2; p. 24). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2022.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2022c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2022* (Nr. Q3; p. 26). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q3-2022-1.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2022d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2022* (Nr. Q4; p. 30). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q4-2022-1.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2023a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2023* (Nr. Q1; p. 26). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q1-2023.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2023b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2023* (Nr. Q2; p. 24). The mission to seafarers. <https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index-Q2-2023.pdf>
- Seafarers Happiness Index. (2023c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2023* (Nr. Q3; p. 24). The mission to seafarers. https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q3_2023-1.pdf
- Seafarers Happiness Index. (2023d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2023* (Nr. Q4; p. 24). The mission to seafarers. https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q4_2023.pdf
- Seafarers Happiness Index. (2024a). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2024* (Nr. Q1; p. 25). The mission to seafarers. https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q1_2024.pdf
- Seafarers Happiness Index. (2024b). *Seafarers-Happiness-Index-Q2-2024* (Nr. Q2; p. 25). The mission to seafarers. https://www.missiontoseafarers.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q2_2024.pdf
- Seafarers Happiness Index. (2024c). *Seafarers-Happiness-Index-Q3-2024* (Nr. Q3; p. 27). The mission to seafarers. https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q3_2024-1.pdf

- Seafarers Happiness Index. (2024d). *Seafarers-Happiness-Index-Q4-2024* (Nr. Q4; p. 30). The mission to seafarers. https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q4_2024-2.pdf
- Seafarers Happiness Index. (2025). *Seafarers-Happiness-Index-Q1-2025* (Nr. Q1; p. 32). The mission to seafarers. https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers-Happiness-Index_Q1_2025_.pdf
- Seafarers Happiness Index | Make Life at Sea Better.* (z.d.). Seafarers Happiness Index. Geraadpleegd 19 mei 2024, van <https://www.seafarershappinessindex.org/>
- Skittles—Slang Meaning and Examples—FastSlang.* (z.d.). Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.fastslang.com/skittles/normal-tone>
- Slišković, A. (2020). Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67(4), 799-809. <https://doi.org/10.3233/WOR-203333>
- Smith, J. (2016). *Wellness at sea: A new conceptual framework for seafarer training.* https://figshare.utas.edu.au/articles/conference_contribution/Wellness_at_sea_a_new_conceptual_framework_for_seafarer_training/23214404/1
- Stella Maris Antwerpen.* (z.d.). Stella Maris Antwerpen. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.aposmar.be/en>
- Step, T. R. (2024, januari 11). *What Is a Skittles Party?* The Right Step. Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.rightstep.com/rehab-blog/what-is-a-skittles-party/>
- SurveyMonkey. (z.d.). *Steekproefgrootte berekenen.* Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://nl.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>
- Svetina, M., Perkovič, M., Yang, C., Gu, Y., Mindadze, A., Mikeltadze, N., Davitadze, L., & Gabedava, G. (2024). Factors Impacting Seafarers' Mental Health and Career Intentions. *INQUIRY: The Journal of Health Care Organization, Provision, and Financing*, 61, 00469580241229617. <https://doi.org/10.1177/00469580241229617>
- The Mission – Mission to Seafarers.* (z.d.). Geraadpleegd 25 mei 2025, van <https://www.missiontoseafarers.nl/us/>
- The Mission to Seafarers. (2025). In *Wikipedia*. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=The_Mission_to_Seafarers&oldid=1290042776
- Thibaut, L. (2024). *The Evolution of well-being of seafarers in a period of 5 years (2016-2021)* [Bachelor, Antwerp Maritime Academy]. Geraadpleegd van file:///C:/Users/Lucas%20Thibaut/Desktop/Scriptie/Scriptie%202023-2024%20-The%20Evolution%20of%20well-being%20of%20seafarers%20in%20a%20period%20of%205%20years%20(2016-2021)-Lucas%20Thibaut.pdf (ongepubliceerd)

- Timilsina, A., & Baygi, F. (2023). COVID-19 guidelines and its perceived effect on seafarers' health and wellbeing: A qualitative study. *PLOS ONE*, 18(4), e0284155. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0284155>
- Topp, C. W., Østergaard, S. D., Søndergaard, S., & Bech, P. (2015). The WHO-5 Well-Being Index: A Systematic Review of the Literature. *Psychotherapy and Psychosomatics*, 84(3), 167-176. <https://doi.org/10.1159/000376585>
- Torales, J., Ríos-González, C., Barrios, I., O'Higgins, M., González, I., García, O., Castaldelli-Maia, J. M., & Ventriglio, A. (2020). Self-Perceived Stress During the Quarantine of COVID-19 Pandemic in Paraguay: An Exploratory Survey. *Frontiers in Psychiatry*, 11, 558691. <https://doi.org/10.3389/fpsyt.2020.558691>
- Vadivel, R., Shoib, S., El Halabi, S., El Hayek, S., Essam, L., Gashi Bytyçi, D., Karaliuniene, R., Schuh Teixeira, A. L., Nagendrappa, S., Ramalho, R., Ransing, R., Pereira-Sanchez, V., Jatchavala, C., Adiukwu, F. N., & Kudva Kundadak, G. (2021). Mental health in the post-COVID-19 era: Challenges and the way forward. *General Psychiatry*, 34(1), e100424. <https://doi.org/10.1136/gpsych-2020-100424>
- Wang, X., Hegde, S., Son, C., Keller, B., Smith, A., & Sasangohar, F. (2020). Investigating Mental Health of US College Students During the COVID-19 Pandemic: Cross-Sectional Survey Study. *Journal of Medical Internet Research*, 22(9), e22817. <https://doi.org/10.2196/22817>
- What is Mental Health?* (2023, februari 2). Geraadpleegd 18 mei 2024, van <https://www.samhsa.gov/mental-health>
- Whitbourne, S. B., Nguyen, X.-M. T., Song, R. J., Lord, E., Lyden, M., Harrington, K. M., Ward, R., Li, Y., Brewer, J. V. V., Cho, K. M., Djousse, L., Muralidhar, S., Tsao, P. S., Gaziano, J. M., Casas, J. P., & on behalf of the MVP COVID-19 Science Program. (2022). Million Veteran Program's response to COVID-19: Survey development and preliminary findings. *PLOS ONE*, 17(4), e0266381. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0266381>
- Wildschut, A., & Wilson-Fadiji, A. (2024). COVID-19 experience and student wellbeing amongst publicly funded higher education students in South Africa after the first, and second waves. *Higher Education*. <https://doi.org/10.1007/s10734-024-01273-3>
- World Health Organization. (2022, juni 17). *Mental health*. World Health Organization. Geraadpleegd 18 mei 2024, van <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/mental-health-strengthening-our-response>
- World Health Organization. (2024). *Promoting well-being*. World Health Organization. Geraadpleegd 18 mei 2024, van <https://www.who.int/activities/promoting-well-being>

- Yonemoto, N., & Kawashima, Y. (2023). Help-seeking behaviors for mental health problems during the COVID-19 pandemic: A systematic review. *Journal of Affective Disorders*, 323, 85-100. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2022.11.043>

11 Bijlage 1: Seafarer's wellbeing survey



Seafarer's wellbeing survey ☎

Dear Participant,

My name is Lucas Thibaut, and I am currently a master's student at the Antwerp Maritime Academy. As part of my master's thesis, I am conducting research on the evolution of the mental well-being of seafarers, particularly focusing on how it has been impacted by the COVID-19 pandemic. The goal of my study is to assess whether the pandemic has left a lasting impact on the mental health of seafarers.

This survey is a vital part of my research and will help me complete this important study. Your insights will not only contribute to my academic work but also to broader efforts in finding solutions to enhance mental well-being in the maritime industry—a matter that affects us all. For this survey, I am particularly seeking responses from experienced seafarers who have spent at least six years at sea, primarily in deep-sea voyages.

I kindly ask you to take a few moments to complete this survey carefully and honestly. Your participation is greatly appreciated, and I am deeply thankful for your time and contribution. Together, we can make a difference in supporting the mental health of seafarers.

Thank you for your valuable input!

Kind regards,
Lucas Thibaut
Master's Student, Antwerp Maritime Academy

* Vereist

Personal Status

1. What is your Nationality ? *

2. How long is your career at sea at the moment ? *

- ☐ Less than 6 years
- ☐ Between 6 and 10 years
- ☐ Between 11 and 15 years
- ☐ Between 16 and 20 years
- ☐ More than 20 years

3. On what type of schip do you currently sail ? *

- ☐ Dredger
- ☐ Containerschip
- ☐ Oil Tanker
- ☐ Chemical Tanker
- ☐ Gas Tanker
- ☐ Ro-Ro
- ☐ Passengervessel
- ☐ Bulkcarrier

4. How long is the duration of your typical contract? *

- ☐ Less than 4 weeks
- ☐ Between 4 weeks and 6 weeks
- ☐ Between 2 months and 4 months
- ☐ Between 5 months and 7 months
- ☐ Between 8 months and 10 months
- ☐ Between 11 months and 1 year
- ☐ More than 1 year

5. What is your function on board ? *

- ☐ Captain
- ☐ First Officer
- ☐ Second Officer
- ☐ Third Officer
- ☐ Bosun
- ☐ Able Seaman
- ☐ Ordinary seaman
- ☐ Chief Engineer
- ☐ Second Engineer
- ☐ Third Engineer
- ☐ Fourth Engineer
- ☐ Oiler/Greaser
- ☐ Wiper
- ☐ Chief steward
- ☐ Chief cook
- ☐ Messman
- ☐ Andere

Psychological Status

6. Have you ever been diagnosed with a mental health condition? *

- ☐ Yes, currently diagnosed
- ☐ Yes, was diagnosed in the past, but no longer experience issues.
- ☐ No, have never been diagnosed.

7. If yes, what was the diagnosis ? *

- ☐ Depression
- ☐ Anxiety
- ☐ Bipolar Disorder
- ☐ Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD)
- ☐ Obsessive-Compulsive Disorder (OCD)
- ☐ Schizophrenia
- ☐ I prefer not to share this information
- ☐ Andere

8. Have you ever been prescribed medication for a mental health condition ? *

- ☐ Yes, currently taking medication.
- ☐ Yes, but I no longer take medication.
- ☐ No, I have never been prescribed medication.

9. What type of medication were you prescribed for your mental health condition? *

- ☐ Antidepressants
- ☐ Antianxiety medications
- ☐ Antipsychotics
- ☐ Mood stabilizers
- ☐ Stimulants
- ☐ I prefer not to share this information
- ☐ Andere

10. Have you ever sought professional help or counseling for mental health concerns ? *

- ☐ Yes, and currently receiving treatment
- ☐ Yes, in the past, but not currently
- ☐ No, never sought treatment.
- ☐ No, but planning to

Period of Covid-19 pandemic

11. During the COVID-19 pandemic, have you suffered from any of the following situations? (You may choose more than one option) *

- ☐ Worse personal relations
- ☐ Worse living conditions
- ☐ Worse financial situation
- ☐ Loss of employment by you or your partner
- ☐ You or a loved one requiring hospitalisation
- ☐ Cancellation of an important event
- ☐ Death of a partner, close relative or friend
- ☐ None of the above

12. How often have you been communicating with friends or family through e.g., voice/video calls, social media during the lockdown period? *

- ☐ Always
- ☐ Often
- ☐ Less than often
- ☐ Never

13. Thinking of the period during the Covid-19 outbreak, how often did you experience stress ? *

- ☐ All the time
- ☐ Regularly
- ☐ occasionally
- ☐ Rarely
- ☐ Never

14. Now, after the COVID-19 pandemic, would you say your overall stress level has increased, decreased, or stayed the same compared to during the pandemic? *

- ☐ Increased significantly
- ☐ Increased slightly
- ☐ Stayed the same
- ☐ Decreased slightly
- ☐ Decreased significantly

15. Since the COVID-19 pandemic, have any of the following aspects in your life change? *

	Decreased	Stayed the same	Increased	Not applicable
Amount of money you spend	☐	☐	☐	☐
Amount of physical activity	☐	☐	☐	☐
Amount you sleep	☐	☐	☐	☐
Amount of alcohol you drink	☐	☐	☐	☐
Amount you smoke/vape	☐	☐	☐	☐
Amount you eat	☐	☐	☐	☐
Time spent talking to work colleague	☐	☐	☐	☐
Time spent talking to family/friends	☐	☐	☐	☐
Time watching TV, streaming services or spent on social media	☐	☐	☐	☐
Time spent doing hobbies/things you enjoy	☐	☐	☐	☐
Practicing relaxation/mindfulness/meditation	☐	☐	☐	☐

16. Compared to during the COVID-19 pandemic, how would you rate your current mental health? *

- ☐ Significantly improved
- ☐ Slightly improved
- ☐ No change
- ☐ Slightly worsened
- ☐ Significantly worsened

17. Since the end of the pandemic, have you experienced any lasting anxiety or mental health challenges related to the pandemic? *

- ☐ Yes, significantly
- ☐ Yes, slightly
- ☐ No, not at all

18. Without overthinking, mark the spot that best describes your feeling in an everyday context *

[illegible]

Work experience

19. Without overthinking, select the point that best reflects your feelings about your work experience on a scale of 1 to 10 *

	Very Low (1-2)	Low (3-4)	Medium (5-6)	High (7-8)	Very High (9-10)
How Satisfied are you with your current work ?	☐	☐	☐	☐	☐
How well does your current work meet your expectations ?	☐	☐	☐	☐	☐
How do you find your work in terms of challenges ?	☐	☐	☐	☐	☐
How is your workload on an average day ?	☐	☐	☐	☐	☐
How well are you able to manage/handle this workload?	☐	☐	☐	☐	☐

Statements and general questions

21. Without overthinking, place a mark next to each statement indicating how much you agree with it. *

	Strongly disagree (5)	I disagree (4)	Neutral (3)	I agree (2)	Strongly agree (1)
My wellbeing declined since Covid-19	☐	☐	☐	☐	☐
I have been concerned about my mental health	☐	☐	☐	☐	☐
I noticed significant changes in my psychological wellbeing	☐	☐	☐	☐	☐
Life on board is like a prison	☐	☐	☐	☐	☐
I feel optimistic about the future	☐	☐	☐	☐	☐
I count down the days when I'm on board	☐	☐	☐	☐	☐
I could sail for the rest of my life	☐	☐	☐	☐	☐
I have the opportunity to regularly talk to my family or someone else	☐	☐	☐	☐	☐

22. Please rate to what extent you feel the following emotions while being on board, at sea ? *

	Not at all	Sometimes	Half of the time	Often	Always
Joyful	☐	☐	☐	☐	☐
Hopeful	☐	☐	☐	☐	☐
Proud	☐	☐	☐	☐	☐
Frustrated	☐	☐	☐	☐	☐
Angry	☐	☐	☐	☐	☐
Anxious	☐	☐	☐	☐	☐
Ashamed	☐	☐	☐	☐	☐
Relieved	☐	☐	☐	☐	☐
Hopeless	☐	☐	☐	☐	☐
Bored	☐	☐	☐	☐	☐

23. To what extent has your future plans been affected (due to Covid-19) ? *

	Not at all (5)	Not really (4)	Neutral (3)	A little bit (2)	To a large extent (1)
Plans to continue sailing for a few more years	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to transition to working ashore	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to change the type of ship to work on, based on the time spent on board	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to seek psychological support	☐	☐	☐	☐	☐

Feel free to share your thoughts and feelings openly, without any judgment.

24. Do you believe that enough attention is given to the mental well-being of seafarers, and do you feel that they receive adequate support and assistance?

25. What changes would you suggest to improve the work environment and wellbeing on board?

26. What motivates you to continue working at sea?

Psychological Status

27. Have you ever been diagnosed with a mental health condition? *

- ☐ Yes, currently diagnosed
- ☐ Yes, was diagnosed in the past, but no longer experience issues.
- ☐ No, have never been diagnosed.

28. If yes, what was the diagnosis ? *

- ☐ Depression
- ☐ Anxiety
- ☐ Bipolar Disorder
- ☐ Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD)
- ☐ Obsessive-Compulsive Disorder (OCD)
- ☐ Schizophrenia
- ☐ I prefer not to share this information
- ☐ Andere

29. Have you ever been prescribed medication for a mental health condition ? *

- ☐ Yes, currently taking medication.
- ☐ Yes, but I no longer take medication.
- ☐ No, I have never been prescribed medication.

30. What type of medication were you prescribed for your mental health condition? *

- ☐ Antidepressants
- ☐ Antianxiety medications
- ☐ Antipsychotics
- ☐ Mood stabilizers
- ☐ Stimulants
- ☐ I prefer not to share this information
- ☐ Andere

31. Have you ever sought professional help or counseling for mental health concerns ? *

- ☐ Yes, and currently receiving treatment
- ☐ Yes, in the past, but not currently
- ☐ No, never sought treatment.
- ☐ No, but planning to

Period of Covid-19 pandemic

32. During the COVID-19 pandemic, have you suffered from any of the following situations? (You may choose more than one option) *

- ☐ Worse personal relations
- ☐ Worse living conditions
- ☐ Worse financial situation
- ☐ Loss of employment by you or your partner
- ☐ You or a loved one requiring hospitalisation
- ☐ Cancellation of an important event
- ☐ Death of a partner, close relative or friend
- ☐ None of the above

33. How often have you been communicating with friends or family through e.g., voice/video calls, social media during the lockdown period? *

- ☐ Always
- ☐ Often
- ☐ Less than often
- ☐ Never

34. Thinking of the period during the Covid-19 outbreak, how often did you experience stress ? *

- ☐ All the time
- ☐ Regularly
- ☐ occasionally
- ☐ Rarely
- ☐ Never

35. Now, after the COVID-19 pandemic, would you say your overall stress level has increased, decreased, or stayed the same compared to during the pandemic? *

- ☐ Increased significantly
- ☐ Increased slightly
- ☐ Stayed the same
- ☐ Decreased slightly
- ☐ Decreased significantly

36. Since the COVID-19 pandemic, have any of the following aspects in your life change? *

	Decreased	Stayed the same	Increased	Not applicable
Amount of money you spend	☐	☐	☐	☐
Amount of physical activity	☐	☐	☐	☐
Amount you sleep	☐	☐	☐	☐
Amount of alcohol you drink	☐	☐	☐	☐
Amount you smoke/vape	☐	☐	☐	☐
Amount you eat	☐	☐	☐	☐
Time spent talking to work colleague	☐	☐	☐	☐
Time spent talking to family/friends	☐	☐	☐	☐
Time watching TV, streaming services or spent on social media	☐	☐	☐	☐
Time spent doing hobbies/things you enjoy	☐	☐	☐	☐
Practicing relaxation/mindfulness/meditation	☐	☐	☐	☐

37. Compared to during the COVID-19 pandemic, how would you rate your current mental health? *

- ☐ Significantly improved
- ☐ Slightly improved
- ☐ No change
- ☐ Slightly worsened
- ☐ Significantly worsened

38. Since the end of the pandemic, have you experienced any lasting anxiety or mental health challenges related to the pandemic? *

- ☐ Yes, significantly
- ☐ Yes, slightly
- ☐ No, not at all

Work experience

40. Without overthinking, select the point that best reflects your feelings about your work experience on a scale of 1 to 10 *

	Very Low (1-2)	Low (3-4)	Medium (5-6)	High (7-8)	Very High (9-10)
How Satisfied are you with your current work ?	☐	☐	☐	☐	☐
How well does your current work meet your expectations ?	☐	☐	☐	☐	☐
How do you find your work in terms of challenges ?	☐	☐	☐	☐	☐
How is your workload on an average day ?	☐	☐	☐	☐	☐
How well are you able to manage/handle this workload?	☐	☐	☐	☐	☐

Statements and general questions

42. Without overthinking, place a mark next to each statement indicating how much you agree with it. *

	Strongly disagree (5)	I disagree (4)	Neutral (3)	I agree (2)	Strongly agree (1)
My wellbeing declined since Covid-19	☐	☐	☐	☐	☐
I have been concerned about my mental health	☐	☐	☐	☐	☐
I noticed significant changes in my psychological wellbeing	☐	☐	☐	☐	☐
Life on board is like a prison	☐	☐	☐	☐	☐
I feel optimistic about the future	☐	☐	☐	☐	☐
I count down the days when I'm on board	☐	☐	☐	☐	☐
I could sail for the rest of my life	☐	☐	☐	☐	☐
I have the opportunity to regularly talk to my family or someone else	☐	☐	☐	☐	☐

43. Please rate to what extent you feel the following emotions while being on board, at sea ? *

	Not at all	Sometimes	Half of the time	Often	Always
Joyful	☐	☐	☐	☐	☐
Hopeful	☐	☐	☐	☐	☐
Proud	☐	☐	☐	☐	☐
Frustrated	☐	☐	☐	☐	☐
Angry	☐	☐	☐	☐	☐
Anxious	☐	☐	☐	☐	☐
Ashamed	☐	☐	☐	☐	☐
Relieved	☐	☐	☐	☐	☐
Hopeless	☐	☐	☐	☐	☐
Bored	☐	☐	☐	☐	☐

44. To what extent has your future plans been affected (due to Covid-19) ? *

	Not at all (5)	Not really (4)	Neutral (3)	A little bit (2)	To a large extent (1)
Plans to continue sailing for a few more years	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to transition to working ashore	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to change the type of ship to work on, based on the time spent on board	☐	☐	☐	☐	☐
Plans to seek psychological support	☐	☐	☐	☐	☐

Feel free to share your thoughts and feelings openly, without any judgment.

45. Do you believe that enough attention is given to the mental well-being of seafarers, and do you feel that they receive adequate support and assistance?

46. What changes would you suggest to improve the work environment and wellbeing on board?

47. What motivates you to continue working at sea?

This marks the end of the questionnaire...

Thank you so much for taking the time to complete this survey. Your input is incredibly valuable and will greatly contribute to the success of this research. Your willingness to share your experiences and insights is deeply appreciated. Once again, thank you for your time, effort, and invaluable contribution.

This marks the end of the questionnaire...

Thank you so much for taking the time to complete this survey. Your input is incredibly valuable and will greatly contribute to the success of this research. Your willingness to share your experiences and insights is deeply appreciated. Once again, thank you for your time, effort, and invaluable contribution.

Deze inhoud is niet door Microsoft gemaakt noch goedgekeurd. De gegevens die u verzendt, zal worden gestuurd naar de eigenaar van het formulier.

 Microsoft Forms

12 Bijlage 2: Overzicht van de Open Eindantwoorden uit de Enquête

Survey responses to open comment questions

1. Do you believe that enough attention is given to the mental well-being of seafarers, and do you feel that they receive adequate support and assistance?

1	On some companirs yes, otters no. No more belgian seafarers ...
2	Not
3	No
4	No support at all
5	To different people need different attention. Cannot comment about support etc as never had such experience
6	Yes i do believe
7	Yes its enough because my following and maintaining proper hygiene, and disinfectant ourselves all the times
8	No
9	No. Not enough attention is given regarding mental health issues. And sometime it is on the seafarer's side wherein they are afraid to share their feelings or thoughts about having to seek for support. Encouragement and talking to them can be of help also.
10	Yes
11	For attention yes, but for adeqete support not all.
12	In my company, yes.
13	No
14	Yes
15	It all depends on the type of people you are sailing with some of the people you are sailing with give you mental harassment with that you are not allowed able to sail with
16	No
17	Yes
18	Yes
19	No
20	Yes it is enough as it is now
21	Not at all. During the Covid 19 pandemic, I had the feeling the company left us to ourselves. That the Captain was responsible for keeping things running. The handling of the pandemic by my company was the number 1 trigger to seek an new job.
22	Difficult to say. It can vary between companies and people also. Mostly seafarers have problem, that alcohol is banned onboard. In my own experience: I worked at company, where alcohol was allowed, but I was not satisfied with environment onboard (my supervisors). And I worked also at company, where alcohol was banned and I felt much more comfortable, than at previous company, where alcohol was allowed
23	Yes. If needed can call or mail.
24	Depends on the company they work with, some company fucos on business first.
25	Never
26	Yes
27	Is not enough and is seems Noone cares
28	Seafarer is forgotten about unless regulations intervene.
29	Yes
30	Noo
31	Yes

Eindantwoorden uit de Enquête

32	No, it's all talk and no walk.
33	Yes, in my company they have programs
34	No, People from shore cannot grasp live on board
35	Yes
36	Not really
37	Yes
38	Not at all. Since during COVID our company did not bother to ask how are situation at that time.
39	in my present Company, well being of the crew is taken seriously
40	No ! Not at all... Mental well-being is a luxury seafarers can hardly afford
41	No
42	No, do not believe
43	The most of manager behavior needs to be changed. When they assigned the crew to send them onboard, the travel schedule what they choose was very much uncomfortable. Example, one of ex-managing vessel(very major company-known as CSM), more than 5crew men lost their baggage and returned after several weeks or even month. Because they choose most economical ticket and make people unnecessary stop over 2, 3 times. As per my survey, more than 50% of seafarers were experienced lost their baggage while traveling to join the ship or going to home. It is the one of reason seafarers are feeling treated not good. Can you imagine you join the ship without belonging and spent time for a couple of weeks? May your guys to do survey more detail for this subject and highlighted industry would be very insightful.
44	Company did everything they could to keep the company running despite all Covid restrictions.
45	Always have a space for improvement
1	Yes, a lot of tool are available. Even shore support etc
2	N/a as pilot
3	nO
4	Not really
5	I'm very sure that very poor attention has been given to seafarers ! As a pilot we could see quite well how they suffered. We as pilot did not suffer at all. Let's say that most pilots could well handle the situation.
6	Not at all, can be better
7	Not enough attention, but personally i seeked for myself and feel a lot better

2. What changes would you suggest to improve the work environment and wellbeing on board?

1	Good food, gym, "family feeling", working hours, appreciation, shore leave
2	More physical activities and more engagement from the crew.
3	For time being everything looks fine
4	A good communication to family and collaage
5	Very good relation onboard especially teamwork as well
6	It depends on the personality and attitude of your colleagues onboard
7	Evaluation on every work done.
8	N/A
9	Having a good relationship to all onboard and no discrimination for all crew.
10	Full/fast Internet access and releived on time at the end of the contract.
11	A Proper Gym with everyting that you would need and a separate room for it as well as a good internet connection without restriction
12	Seamen joining the Ship shall know what is coming to them and accept the challenges
13	A strict action should be taken against people also before recruiting them a sycometeric test should be taken no matter what the age of a senior or junior everyone should be tested for anger management so that they don't make life hell on ships.
14	More communication ship-office
15	More shore leave
16	Need to reduce paper work
17	Provide more crew
18	Better wifi and less restrictions.
19	Lenght of the contract. Or, if not applicable, I suggest to give seafarers permanent contracts. And pay for seafarers medical and social security and for retirement.
20	Better communicatoin with office and crewing department.
21	Enough number of crew especially when vessel is on short voyages,Less paper works

22	friendly and calm atmosphere on board
23	None
24	Particular case mine, i have to fill plenty reports with the same info, industry must do something about this
25	Much better Internet capability.
26	Unlimited Internet service
27	Nothing until money comes after safety
28	More shore leave opportunity
29	Lower ranking personnel should be able to evaluate their superior.
30	Lessen the commercial pressure and let the old ones retire haha as they have different mindset than the young guns
31	Respect planned sign-off dates
32	Increase salary and to be good their crew
33	More throughout psychology checks
34	Long port stay with enough shore leave.
35	A very good internet available to all; despite this is reducing the people to meet together, a good internet is a must and a requirement for all seamen.
36	Better internet access / shorter COA
37	Less workload, less idiotic checklist and papers to fill up, more crew on board, more sleep, possibility to do some physical exercises

38	Modern shipping industry has very much challenged because of a lots of competition in the market. The reduced their expenses is one of key element of increased their benefits. However, there is essential expenses, maintenance, wages, operational fee, taxes...etc. the common behavior of ship manager and owner is reduced of human related expenses, like travel expenses, wages, supplies...etc. safety concerned is one of key element of industry concerned however, supply item's quality is too poor to maintain better. Example, Safety helmet, the most of country or region industry standard required regular examination of quality and compliance, however, this regular inspection of safety helmet doesn't applicable to maritime industry. Understandable of condition and circumstances, but the quality and standardization is inly IMO approved mark which is well faked commonly and even it doesn't required. Air quality of living section, many people are thing seafarers are living in the better air quality environment but actually it doesn't. May you check the vessel randomly vessel air duct, probably you will find tones of dust and moles. Every home has air purifier machine because we concerned but the ship....especially in the engine room workshop, full of fine dust and harmful gases from welding and metal dust from grinding.... I believe that the most of shore factory will have rule or standard of air quality test procedure or air purifier i stalled for workers. But why not here?
39	Company follows MLC regulations.
40	Flexible contract duration
1	Nil
2	Instead of satellite connections homebased, improve relationships onboard, apero time, eating together
3	Better balance work time and holiday
4	- less months on board - keep small vessels during extreme bad weather inside the port - better accomodations
5	.
6	Resonable workload, hiring adequate number of seafarers

3. What motivates you to continue working at sea?

1	Challenges, purposefulness, money
2	N/a as pilot
3	Low stress level
4	Money No 9 to 5 job Variation
5	Contact with foreign seaman shiphandling navigation successfully complete challenges
6	Holliday of you are at home
7	Money
1	Live
2	Not much choce at home for my rank
3	Money
4	Our company appreciates us by compensating enough salary
5	Salary, workload
6	Yes
7	my family
8	For the future of my family
9	None, I wanted to stop already
10	My family.
11	Money
12	Being close to my family and friends
13	Salary is better comparing the other jobs I can do.
14	Only money and my goals
15	Money
16	Money
17	Diversity of the work at sea
18	Money

19	More salary, more motivation
20	Need to feed myself and my family
21	I spent too much time on this specific education. It is hard to find something else. Also good salary.
22	Especially as a Captain, I was always proud of living my childhood dream. The way my company handled the Covid 19 difficulties, was for me the major drop to start seeking for a "plan B", which I found in the pilotage.
23	I like the job. It is my dream job.
24	Freedom, wildlife at sea. Wxploring the world. No wife around
25	Family
26	Good salary and measured life during sea passages
27	Idk
28	Money
29	Salary
30	Went into it as a career
31	Money for family
32	Build future(money)
33	Financial
34	My family's future.
35	To be honest just money
36	To gave future of my Family
37	Family well being
38	I'm enjoing
39	Salary
40	..closing the age of pension, too late to change..however I like my job
41	I ludzie je this job - and have family to give what necessary
42	Lack of possibility of work ashore in similar industry in my place of living

43	However, i am continuing working at sea because of i loved. What we have to improve life at sea isn't just present generation, it is for future generation. Maritime society faced lack of officer since decade years, but what effort we did need to be thinking deeply. Seafarers are not seeking special life or treatment, just want to have as normal things what we used to enjoy life at home. Comfortable travel schedule, better quality of living section, more convenient communication to family and friends. We want to be treated same as normal worker. Is it too much? But it isn't just problem of manager and owner, mostly all commercial company and person are in the blind sector!! Manage need to comply with ISM, commercial party? Nothing, we just finger crossed they will have better moral and ethics!! It is required standardization for all person's or company related in this industry.
44	I will soon retire after 40 years at sea. Have seen many changes . In crew composition as well. Not always better than in the past as i started sailing. Now i am constantly managing several nationalities and adapting in order not to get frustrated .
45	Interesting job

13 Bijlage 3: Advertentie in het Tijdschrift




↗ Bachelor/Master Nautische Wetenschappen
 ↗ Bachelor/Master Scheepswerktuigkunde
 STCW Operational & Management Level - Modulair
 Hydrography

Antwerp Maritime Academy
 Where there's water, there's a way

➔ Meer info op
amacademy.be

ABSTRACT

ROEST STAAL SNELLER ONDER INVLOED VAN NODULES?

In zijn masterthesis onderzoekt Guillaume Dujardin de invloed van polymetalische nodules op het corrosieproces van S235-staal, met als centrale probleemstelling de vraag: "In welke mate beïnvloeden polymetalische nodules de corrosiesnelheid van S235-staal onder verschillende experimentele omstandigheden?".

Het doel was om de interacties tussen de nodules en het staal te analyseren door middel van een massaverlies-experiment. Het onderzoek werd uitgevoerd met een grondige literatuurstudie, gevolgd door experimenten waarbij staalplaatjes in contact werden gebracht met nodules en nodulepoeder in verschillende omstandigheden. Geavanceerde analysetechnieken zoals XRF-analyse en de Open Circuit Potential (OCP) test werden gebruikt om de chemische samenstelling en elektrochemische eigenschappen te bepalen.

Gemengd resultaat
De resultaten toonden gemengde uitkomsten: hoewel er verschillen in chemische samenstelling werden gevonden via XRF-analyse, liet het massaverlies-experiment geen significant verschil in corrosiesnelheid zien tussen staal

met en zonder nodules. OCP-metingen suggereerden dat nodules een hogere potentiaal hebben, wat impliceert dat staal sneller zou corroderen in hun aanwezigheid. Hieruit kan worden geconcludeerd dat, ondanks de visuele aanwijzingen, de aanwezigheid van nodules of nodulepoeder de corrosiesnelheid van S235-staal niet significant beïnvloedt binnen de beperkte tijd van dit experiment. Deze bevindingen suggereren dat verder onderzoek nodig is om de langtermijneffecten beter te begrijpen en praktische aanbevelingen te kunnen doen voor de maritieme industrie.

Rechtzetting

In de vorige editie van Nautilus is een fout gelopen: de 'Abstract' was al eerder in Nautilus verschenen. Ook hebben we een foutje gemaakt met de naam van de auteur. Dat is Freek Van de Wetering, in een samenwerking met Loïc Mercenier.



Seafarers' Mental Well-Being – Your Voice Matters!

My name is Lucas Thibaut, a master's student at the Antwerp Maritime Academy, and I am conducting research on the impact of COVID-19 on the mental well-being of seafarers.

The goal of this study is to understand whether the pandemic had a lasting effect on seafarers' mental health and to identify ways to improve well-being in the maritime sector. Your insights are crucial in helping shape a better future for seafarers.

Seafarer's wellbeing survey

It will only take you a few minutes to share your experience by filling out the survey—while your input makes a real difference!

✓ Scan the QR code right here on the right to participate!

If you have any questions or would like more information, feel free to contact me at mx.thibaut@icloud.com. Thank you for your support and help!



NAUTILUS 116 | 03

17