

OPKOERS

➔ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ

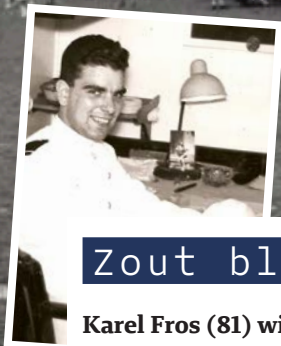


VIER WEKEN OP,
VIER WEKEN AF VOOR
REINDER LUDERS

**‘Varen past
bij mij,
dit vaste
ritme ook’**

*Hoe versta je
elkaar aan boord?
‘Soms is het handen-
en voetenwerk’*

*Paul Hagendoorn (57)
zou graag eerder stoppen
‘Ze hebben tijdens het spel
de regels veranderd’*



Zout bloed

Karel Fros (81) wilde altijd al naar zee. Dat lukte hem. En het leverde prachtige verhalen en een schat aan levenservaring op.

“Mijn vader was ambtenaar, hij vond het maar niks dat ik naar zee wilde. Maar ja, ik ben kennelijk met zout bloed geboren. Via wat omwegen ben ik er toch in gerold. Ik ben in 1959, op mijn negentiende, als scheepselektriciën in dienst gekomen bij de Stoomvaart-Maatschappij Nederland. Die rederij had zowel vracht- als passagiersschepen en ik had het geluk dat ik op hun passagiersschip, de Oranje, werd geplaatst. Dat werd gezien als een voorrecht, want een passagiersschip gaf aanzien. We aten in de passagiersmess en we moesten in uniform aan tafel verschijnen. En brandschoon: geen zwarte randen onder je nagels dus, óók niet als je net met je vingers in de smeerolie had gezeten. Nu klinkt het vreselijk koloniaal, je kunt het je niet meer voorstellen, maar in die tijd werkte een aantal Chinezen

en Javanen voor ons. Ze wasten onze overalls, legden schone kleding klaar en poetsten onze schoenen.

Na een korte pauze vanwege militaire dienst ben ik overgestapt naar de vrachtschepen van de Stoomvaart-Maatschappij Nederland. Ik herinner me nog goed dat ik de eerste keer op Malta aanmonsterde, mij voorstelde aan de HWTK en direct de opdracht kreeg om het deklicht in de paalmast te repareren. Maar die mast was dertig meter hoog en ik werd al duizelig als ik op een luciferhoutje ging staan. Toch heb ik het gedaan en ik was mijn angst voor hoogtes meteen kwijt.

Een ander memorabel moment was toen we mijnuitrusting van India naar Zuid-Amerika moesten brengen. Het laden in India was in de haven, maar in Zuid-Amerika lagen we aan een pier die in zee stak. We losten de lading met onze eigen ‘zware spieren’. Door de deining van het schip kwamen die zware kisten vaak met een harde klap op de vrachtwagens terecht. Toen we klaar waren, waren veel vrachtwagens



kapot en hadden we geen lijnen meer over voor de lieren.

Ik heb uiteindelijk maar vijf jaar in de koopvaardij gezeten, want de rederij kreeg nieuwe schepen op wisselstroom. Daar was te weinig onderhoud aan om een elektricien te laten meevaren. Maar ondanks dat het kort was, heeft die periode mij veel gegeven. Het was hard werken, maar het heeft me voor de rest van mijn leven gevormd. Ik ben altijd zeeman gebleven.” ←

LOGBOEK	2
VOOR DE BOEG	3
MIJN KOERS	4
DUO INTERVIEW	6
PENSIOENAANVRAAG	8
NIEUWS	9
SAMENWERKING	10
PENSIOENRAAD	14
JAARVERSLAG	15
DUURZAAM BELEGGEN	16
TENTOONSTELLINGEN	20
WELKOM THUIS	22
GEDICHT	24

Heeft u ook een
verhaal voor
Op Koers?

Meld u met uw verhaal aan via
servicedesk@koopvaardij.nl

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave juli 2022, jaargang 3

© Dit magazine wordt uitgegeven door het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij en is bedoeld voor alle relaties van het pensioenfonds. Het verschijnt jaarlijks in een drukoplage van circa 35.000 exemplaren. Voor de online-versie (ook in Engels): zie www.koopvaardij.nl/opkoers.

Hoofredactie: Bpf Koopvaardij

Eindredactie: Van Luyken **Productie en tekst:**

Suus van Geffen **Vormgeving:** www.curve.nl

Redactieadres: Bpf Koopvaardij/Op Koers,
Postbus 97614, 2509 GA DEN HAAG

Voor vragen: servicedesk@koopvaardij.nl
of 088-007 98 99

Foto cover: Jeffrey Bakker

→ VOOR DE BOEG

Financieel gezond

Zaten we een jaar geleden nog midden in de coronacrisis, inmiddels hebben we te maken met een andere: de oorlog in Oekraïne. Het is dichtbij, in Europa. En voor velen van ons nog dichterbij, omdat veel rederijen Oekraïners en Russen in dienst hebben. Dat maakt het persoonlijke leed des te zichtbaarder. Bovendien kan ik me voorstellen dat het soms leidt tot spanningen aan boord tussen Oekraïense en Russische zeevarenden. Al met al een ongelooflijk trieste situatie. Ook bij het fonds merken we de gevolgen. De financiële markten zijn instabiel en de energieprijzen stijgen tot grote hoogtes, waardoor ook de inflatie op een zeer hoog niveau staat.

Het fonds staat er op zich financieel goed voor. De dekkingsgraad schommelt rond de 125 procent. De rentes stijgen en daardoor stijgt de dekkingsgraad mee. Dat is goed, maar de inflatieontwikkeling is wel zorgelijk. Het fonds volgt alle ontwikkelingen nauwgezet. Over corona is er gelukkig vooral goed nieuws, de wereld gaat steeds meer open. Ik hoop van harte dat alle versoepelingen blijvend zijn. Dan kunnen we in 2023 weer live pensioen-bijeenkomsten organiseren. Bijvoorbeeld over de voortgang van het nieuwe pensioenstelsel, waar achter de schermen hard aan wordt gewerkt.

Volgend jaar ontmoet ik u graag in levenden lijve om u er alles over te vertellen.



ERWIN CRAMER
Directeur Bestuursbureau
Bpf Koopvaardij

FOTO: MIRJAM VAN DER LINDEN

‘Ze hebben tijdens het spel de regels veranderd’

Water, varen, schepen: Paul Hagendoorn (57) is er vanaf zijn jongste jeugd aan verslingerd. Hij is nu 23 jaar kapitein en doet zijn werk met plezier. Maar dat hij langer moet doorwerken valt hem zwaar.



Vannacht is hij met vrachtschip Atlantic Klipper en zijn 22-koppige bemanning in Vlissingen gemeerd. Hij heeft er net een vrachtronde van vijf weken op zitten. “We varen vracht volgens een vaste dienst vanaf Vlissingen via het Britse Portsmouth naar diverse eilanden in de Caribische Zee en dan via Colombia en de Dominicaanse Republiek weer terug naar Vlissingen. Het bevalt me goed, dat vaste rondje. Ik ken de loodsen, de havens, dat is prettig.”

Overal scheepvaart

Terwijl de dozen bananen uit het gekoelde ruim worden gehesen, laat Paul zijn gedachten gaan over de scheepvaart. “Een prachtig beroep. Die vrijheid, ik hou ervan. Al van jongs af aan gaat mijn hart sneller kloppen van alles wat drijft. In Schiedam, waar ik ben geboren, zag ik dat ook overal om mij heen: zeeschepen, scheepswerven, de Nieuwe Maas. En iedereen daar werkte in die branche, dat

wilde ik ook. Ik ben in 1983 naar de zeevaartschool in Rotterdam gegaan. De rederij waarvoor ik na mijn opleiding voer, werd overgenomen door Seatrade Groningen BV. Daar werk ik nog steeds. We hebben zo’n veertig schepen in de vloot.”

Overbruggingsregeling

Hij vaart nu 36 jaar en de zeevaart past Paul als een jas. Maar hij was niet bepaald blij toen de overheid besloot dat zeevarenden toch niet op hun 57^{ste} mogen stoppen. “Ik had nu eigenlijk met pensioen gemogen. Maar jaren geleden is de overbruggingsregeling geschrapt, waardoor we nu nog langer moeten doorwerken. Terwijl de leeftijd van 57 voor mij één van de redenen was om toch voor dit beroep te kiezen, ondanks dat ik zoveel van huis ben. Op je 57^{ste} ben je namelijk nog redelijk jong en fit genoeg om leuke dingen te doen. Ik vind dat ze tijdens het spel de regels hebben veranderd.”



FOTO: MECHTELD JANSEN

Geen staal

Als Paul dat destijds had geweten, had hij dit werk niet gekozen óf hij was op tijd naar een baan aan de wal overgestapt. Bovendien was die leeftijdsgrens er niet voor niets. “Het is zwaar werk. Je bent lang van huis en werkweken van zeventig uur zijn geen uitzondering. Je hebt altijd een jetlag door het tijdsverschil, je slaapt weinig en met slecht weer doe je sowieso geen oog dicht. Er is altijd herrie op het schip en het is fysiek zwaar, met al die trappen aan

boord. Gelukkig krijgen we vanaf onze 59^{ste} zes extra vrije dagen per jaar. Als ik het mij kan veroorloven, stop ik op mijn 62^{ste}.” En dan? “Vaak naar Frankrijk, waar ik een stukje land heb.” Daar vindt hij alles wat het varen niet is. “Geen lawaai, geen staal, geen telefoons, geen druk verkeer, alleen maar groen.” Stiekem is hij al een beetje aan het aftellen. Maar eerst nog een ronde Caribische Zee. Morgennacht vaart de Atlantic Klipper weer uit. ←

Heeft u
ook een
verhaal
voor
Op Koers?

Meld u aan via
servicedesk@koopvaardij.nl
onder vermelding van
Mijn Koers 2023.

Wisseling van de wacht in het bestuur

Per 1 juli is Hijke Hijkema (*links*) afgetreden als bestuurder en plaatsvervangend voorzitter van Bpf Koopvaardij. Hij heeft het stokje overgegeven aan Richard Devue. Samen kijken ze terug en blikken vooruit.

Richard Devue (51) werkt sinds november vorig jaar bij vakbond FNV, op de beleidsafdeling Pensioenen. Aangesloten bonden, zoals Nautilus, kunnen op die afdeling een beroep doen als ze een nieuwe pensioenfondsbestuurder willen benoemen. Richard: "Ik ben via via in de pensioenen gerold en ben zo'n vijftien jaar directeur geweest van het bestuursbureau van het pensioenfonds voor de landbouw. In mijn nieuwe functie bij FNV kreeg ik van Nautilus de vraag of ik bestuurder wilde worden bij Bpf Koopvaardij. Dat vind ik een mooie rol. Mijn filosofie is dat een pensioenfonds bestaansrecht heeft als het een eigen cultuur heeft, als het staat voor een groep mensen die bepaalde eigenschappen met elkaar delen. Volgens mij is dat bij Bpf Koopvaardij oprecht het





geval.” Ervaring in de koopvaardij heeft hij (nog) niet. Hij lacht: “Ik kom uit Limburg, daar zijn geen zeeschepen en zeehavens in de buurt.”

Bij de vakbond

Voor zijn voorganger geldt precies het tegenovergestelde. Hijlke Hijlkema (73) komt uit een zeevaartfamilie, deed zelf de hogere zeevaartschool en begon daarna in de handelsvaart. Hij was nog niet koud aan boord of kreeg al het zeer dringende advies om lid te worden van de vakbond. “Daar was weinig keuze in”, zegt Hijlke lachend. “Uiteindelijk heb ik maar kort gevaren, want ik ben na drie jaar overgestapt naar een baan aan de wal, bij de vakbond. In de jaren daarna ben ik altijd binnen de sector gebleven. Toen ik erachter kwam dat gemiddeld 20 procent van je salaris wordt besteed aan pensioenpremie, kreeg ik interesse in pensioenen. Wordt dat geld wel goed besteed? Van het een kwam het ander en zo kwam ik in het bestuur van het pensioenfonds.”

Tot de nok gevuld

Dankzij al die jaren pensioenfonds kan Hijlke terugkijken op een verleden vol ervaringen. “Ik herinner me deelnemersbijeenkomsten over het opschuiven van de pensioenleeftijd naar 65 jaar. Wij hadden een plan bedacht zodat zeevarenden toch nog op hun 60^{ste} konden stoppen met werken. We hadden de grote zaal van concertgebouw De Doelen in Rotterdam afgehuurd voor een deelnemersbijeenkomst. Het zat tot de nok toe vol met zeevarenden én hun vrouwen. Zij zijn over het algemeen heel goed op de hoogte van het pensioen.” Richard: “Dan heb ik nu toch een overeenkomst met de landbouw ontdekt. Daar is dat namelijk ook zo, omdat de vrouwen vaak de financiën doen van het huishouden.”

Evolutie

Richard gaat zich de komende tijd inwerken, niet zozeer in de pensioenen (Hijlke: “Op dat gebied ben je gepokt en gemazeld, Richard”), maar wel in de sector. Richard: “Daar kijk ik erg naar uit: mensen leren kennen, het vakgebied leren kennen. Ook het nieuwe pensioenstelsel is natuurlijk een belangrijk onderwerp. Niet alleen de inhoud, maar ook de communicatie daarover met de deelnemers. Verder staat het nabestaandenpensioen, een heet hangijzer in de koopvaardij, op mijn takenlijst. Mijn indruk is dat het fonds de zaken goed op orde heeft. Links en rechts heb ik wel wat dingen gezien waarvan ik denk dat we ze nog beter kunnen maken. Ik kom niet alleen op de winkel passen. Maar ik kies graag voor de evolutie, niet voor revolutie. En dat is ook niet nodig, Hijlke heeft het prima achtergelaten.” ←

Pensioen aanvragen? Dat kan nu ook digitaal

Tot nu toe ging een pensioenaanvraag altijd op papier. Vanaf deze zomer kunt u uw pensioen ook digitaal aanvragen, via Mijn Koopvaardij.

Voorheen kreeg u van Bpf Koopvaardij een papieren aanvraagformulier als u (bijna) met pensioen ging. Vanaf deze zomer vraagt u uw pensioen digitaal aan, via Mijn Koopvaardij op www.koopvaardij.nl. De digitale aanvraag komt ook in het Engels beschikbaar. Nog niet iedereen kan er direct mee aan de slag. Zo blijven (voormalig) deelnemers die buiten Nederland wonen, voorlopig aangewezen op papier. Goed om te weten: pensioen aanvragen per post blijft gewoon mogelijk.

Hoe werkt het?

U logt in op Mijn Koopvaardij en u start een pensioenberekening.

Dat onderdeel is niet nieuw, maar het is wel de belangrijke eerste stap van digitaal aanvragen. U kunt kiezen wanneer u met pensioen wilt – dat kan tussen uw 55^{ste} en 70^{ste} – en u ziet direct het effect van die keuze op uw maandbedrag. U kunt bovendien kiezen of u dat bedrag netto of bruto per jaar. En met of zonder AOW. Krijgt u geen volledige AOW, bijvoorbeeld omdat u in het buitenland hebt gewoond? Dan kunt u dat ook invullen,

zodat de berekening beter inzicht geeft. Ook het partnerpensioen zit in de berekening. U kunt, samen met uw partner, de hoogte bepalen. Uit die keuze rolt vervolgens direct het aangepaste ouderdompensioen. Heeft u alle stappen doorlopen, dan krijgt u aan het einde een overzicht met alle keuzes en bedragen op een rij. Wat nieuw is, is dat u na deze berekening vervolgens de aanvraag digitaal kunt doen. U krijgt een ontvangstbevestiging en na enkele

Koopvaardij

Uitloggen English

mevr. T. Schipper 1234567

Meer info

1 2 3 4 5 6 7

Pensioendatum kiezen

U kunt hier de datum kiezen waarop u met pensioen wilt gaan.

Vanaf welke leeftijd wilt u pensioen ontvangen?

66 + 7 maanden per 1 december 2022

66 ————— 70

+ maanden

1 ————— 11

Deze berekening kunt u aanvragen vanaf 1 juni 2022. U kunt deze pensioenaanvraag binnen 6 maanden van de ingangsdatum aanvragen.

← Ga terug Ga verder

Onderstaande bedragen laten zien: netto per maand bruto per jaar met AOW

Uw netto prepensioen bij Koopvaardij

Vanaf 66 jaar en 1 maand tot 67 jaar ontvangt u: €58 netto prepensioen per maand

Uw ouderdompensioen bij Koopvaardij

Vanaf 66 jaar en 7 maanden: €2.053 netto per maand

Loonheffingskorting: op pensioen

Dit bedrag bestaat uit: €809 netto pensioen

Uw partner ontvangt als u overlijdt: €0 netto per jaar

Contact Privacyverklaring Disclaimer

weken krijgt u via Mijn Koopvaardij een brief met de bruto en netto bedragen.

Wat zijn de voordelen van digitaal aanvragen?

Het grote voordeel is het gemak. U kunt zelf met de knoppen schuiven en u ziet direct wat de gevolgen zijn voor uw inkomen. Liever vóór uw AOW-datum stoppen? U ziet meteen welk effect dit heeft op uw pensioen. Een hoog-laagpensioen? Online ziet u wat uw inkomen wordt. Kortom, online kunt u vele scenario's uitrekenen en net zo lang schuiven tot u een variant heeft die aan uw wensen voldoet. Ook handig: u kunt in totaal vijf varianten opslaan of printen, zodat u ze bijvoorbeeld met uw financieel adviseur kunt bespreken. Later kunt u er weer mee verder. De variant van uw keuze vraagt u vervolgens digitaal aan. Dat is sneller dan per post.

Ik kom er niet uit, wat nu?

De Servicedesk staat u graag met raad en daad bij. U kunt de Servicedesk bereiken via servicedesk@koopvaardij.nl of via telefoonnummer (088) 007 98 99. Ook op www.koopvaardij.nl kunt u veel informatie vinden over de verschillende pensioenkeuzes.

Kan ik ook per post de pensioenaanvraag doen?

Ja, pensioen aanvragen per post blijft gewoon mogelijk. ←

VOLG ONS op Facebook en LinkedIn

Via Facebook en LinkedIn geven we pensioentips, vertellen we over onze duurzame beleggingen en delen we de laatste ontwikkelingen. Wilt u niets missen en meteen op de hoogte zijn van een nieuw bericht? Volg Bpf Koopvaardij dan op Facebook en LinkedIn:



-  facebook.com/bpfkoopvaardij
-  linkedin.com/company/bpfkoopvaardij



FOTO: SHUTTERSTOCK

De VPL-regeling vervalt per 1 januari 2023

Komt u in aanmerking voor voorwaardelijk extra pensioen (VPL) bij Bpf Koopvaardij?

Lees dan even verder.

VPL is extra pensioen naast uw ouderdoms- en partnerpensioen. Dit is een compensatie voor een kleine groep deelnemers, voor wie in 2005 door een wijziging in de pensioenregeling de pensioenopbouw lager werd.

De VPL-regeling vervalt op 1 januari 2023. Bent u op dat moment nog steeds in dienst van een werkgever in de koopvaardij? U behoudt dan uw recht op het extra pensioen. Bpf Koopvaardij zet uw VPL om in onvoorwaardelijk pensioen. Later dit jaar ontvangt u hierover meer informatie. Heeft u in het jaar 2022 minder dan 165 dagen deelgenomen aan de pensioenregeling van Bpf Koopvaardij? Dan verliest u het uitzicht op dit extra pensioen.

Gaat u in 2022 uit dienst en heeft u op dat moment minder dan 165 dagen deelgenomen? En wilt u dit VPL toch behouden? Dat kan: door vrijwillige voortzetting van de pensioenregeling of door uw pensioen vervroegd te laten ingaan. U kunt met pensioen vanaf 55 jaar. Het extra pensioen wordt op dat moment omgezet naar ouderdomspensioen. Eerder met pensioen gaan heeft wel gevolgen voor de hoogte van uw pensioen. Op Mijn Koopvaardij en uw jaarlijks Uniform Pensioenoverzicht (UPO) staat of u in aanmerking komt voor VPL. Daar ziet u ook de hoogte van uw voorwaardelijk pensioen.

Meer weten over VPL?
Ga naar www.koopvaardij.nl of neem contact op met onze Servicedesk.

De scheepvaart is van alle landen thuis



Weinig sectoren zijn zo internationaal als de scheepvaart. Aan boord vind je een mengelmoes aan nationaliteiten, een smeltkroes van culturen. Hoe bevalt dat eigenlijk? Maakt dat het werk leuker of juist ingewikkeld? En zitten er haken en ogen aan? Drie zeevarenden vertellen over hun ervaringen.

“In de 54 jaar dat ik heb gevaren, heb ik zo'n beetje alle nationaliteiten gezien aan boord. Soms was ik de enige Nederlander, soms waren de Nederlanders in de meerderheid. Uit mijn begintijd herinner ik me de Indiërs, die met een klein koffertje persoonlijke bagage aanmonsterden. Maar bij het verlaten van het schip sjouwden ze enorme zakken mee, genaaid van zeildoek. Die zaten vol voedsel, scheepsgereedschap en kleding voor de volgende crew. Dat deden ze vanwege de enorme armoede in hun land. Toen er een keer een Indiase monteur aan boord overleed, wilde de familie het lichaam niet hebben: ze hadden geen geld voor de begrafenis. We hebben hem toen een zeemansgraf gegeven.

Chemische lading

Ik heb ook veel met Indonesiërs gevaren. Ik was toen kapitein op grote chemicaliëntankers, schepen met wel 34 verschillende soorten chemicaliën. Die Indonesiërs waren zeer ervaren. Prettig, want ik wilde niet de onderwijzer uithangen. En ze werkten heel hard. Ook met Russen heb ik goede ervaringen. Dat waren echte bètamensen. Dat kwam goed van pas bij het navigeren, dat ging vroeger op basis van wiskunde. En hun natuurkundige en scheikundige achtergrond was heel handig gezien de chemische lading. Met Oekraïners heb ik eveneens fijn samengewerkt. Zo herinner ik me een man die in Oekraïne professor was. Hij kon daar geen werk krijgen, daarom stapte hij over naar de zeevaart. In 2015 ging het mis tussen een Oekraïense kok en een Russische eerste stuurman. De groeiende politieke onrust tussen de twee landen leidde tot spanning aan boord. Ze stonden met de koppen dicht bij elkaar: veel agressie. Ik heb dat moeten sussen.

Vermoord

Filipijnen zijn een geval apart. In mijn beginjaren als kapitein waren ze slecht opgeleid. Later werd dat steeds beter en vanaf 2004 tot 2018 heb ik zeer prettig met hen gevaren. Filipijnen zijn zeer muzikaal. Ik speel gitaar en gaf soms gitaarles aan boord. Dat waardeerden ze zeer. Fijne collega's dus. Maar bij het dieptepunt van mijn carrière was een Filipijn betrokken. Ik was met verlof en werd gebeld door Bemanningszaken met de vraag of ik zo snel mogelijk naar Dakar wilde reizen om de Zweedse kapitein te vervangen. Eenmaal daar aangekomen bleek die te zijn vermoord door de Filipijnse *mess-boy*. De kapitein had hem aan zijn oor getrokken en commentaar geleverd op zijn werk. Toen was die Filipijn door het lint gegaan.

Tafeltennistoernooi

Als er gedoe aan boord ontstond, was er vaak drank in het spel. Ik ben tot twee keer toe ingevlogen om ontslagen kapiteins te vervangen: een Noor en een Zweed. Beiden werden ontslagen omdat ze dronken waren. Ook Russen en Oekraïners konden er wat van. Italianen zaten vaak lang te tafelen, ook met veel wijn. Nederlanders dronken te veel onder het mom van 'gezellig'. Ik herinner me een periode dat we drie stewardessen aan boord hadden. Nou, dan waren de rapen gaar: daar gingen ze natuurlijk allemaal achteraan. En zeker met drank op werden ze agressief tegen elkaar. In 2009 is de scheepvaart drooggelegd, en de jaren daarna zijn mijn beste jaren aan boord geweest. Maar ook daarvoor heb ik veel mooie dingen meegemaakt. Zo organiseerde ik aan boord weleens tafeltennistoernooien. Zeker op lange overtochten, van Balboa in Panama naar Yokohama in Japan bijvoorbeeld. Dan was je 22 dagen onderweg. Door zo'n toernooi ontstond er saamhorigheid en een goede stemming. Ja, dat waren mooie dingen.”

FOTO: MECHTELD JANSEN

Jan van Wieringen (78)

heeft 54 jaar gevaren, met een korte uitstap naar een baan aan de wal. Hij was 37 jaar kapitein en voer vooral op tankers.



‘Soms was het handen- en voetenwerk’

Henk van
der Lugt
(69)

werkte elf jaar op container- en vrachtschepen en schopte het tot dienstdoend eerste stuurman. Daarna werkte hij 24 jaar als loods in de Rotterdamse haven.



“Ik was negentien toen ik van de zeevaartschool kwam. Ik ben bij de Holland Amerika Lijn gaan werken. Aan boord waren veel Nederlanders, maar ook Spanjaarden en Portugezen. Die Spanjaarden waren visserslui uit La Coruña. Goede zee-lui waren dat, je kon zien dat ze veel ervaring op zee hadden. Ik weet nog dat we een keer in Vancouver in de haven lagen. Daar zat blijkbaar veel krab en die Spanjaarden wisten dat. Dus zij hadden een kooi in elkaar geknutseld, deden er een stuk vlees in en hup, zo het water in. Toen die kooi omhoogkwam, zat-ie vol met krabben. We hebben er lekker van gegeten, ondanks dat we een boete kregen van de havenautoriteiten voor illegaal vissen. De communicatie was weleens lastig. Zij spraken alleen Spaans, later leerden ze ook een beetje Nederlands. En de Nederlandse crewleden leerden een beetje Spaans. Maar ach, met gebaren kwam je er altijd wel uit.

Handen en voeten

Toen ik dertig was, ben ik van de koopvaardij overstapt naar het loodswezen, omdat ik de rederij langzaam ten onder zag gaan. Ook als loods werkte ik vaak samen met mensen van een andere nationaliteit. En ook toen kwam dat soms neer op handen- en voetenwerk, want niet iedereen sprak Engels, zeker in mijn beginjaren als loods niet. Ik herinner me bijvoorbeeld een Russisch schip waarvan niemand van de crew Engels sprak. En ik sprak geen Russisch. Dus dan schreef ik de koers op een papiertje.

Versgebakken brood

Met de meeste kapiteins en stuurlui heb ik heel fijn samengewerkt. Maar ik zag weleens stereotypen bevestigd worden, ja. Duitse kapiteins waren vaak heel erg aanwezig. En schepen uit communistische landen waren vaak nogal smerig. Dan zorgde ik dat ik boterhammen mee had; hun maaltijden at ik liever niet. Maar als ik aan het eind van de middag aan boord ging van een Frans schip verheugde ik me juist op de maaltijd, bij hen waren die heerlijk. Net als het ontbijt op Duitse kustvaarders: zelfgebakken brood met eieren en spek. Dat was nog eens wat anders dan het diepgevroren brood dat ik in mijn koopvaardijtijd kreeg.”



‘We zijn allemaal wereldburgers’

FOTO: GERLINDE SCHRUIJVER

Wiepko
Bos
(57)

is kapitein bij ForestWave Navigation. Hij vaart op multipurpose ships, met name naar bestemmingen in Noord-Amerika, Zuid-Amerika en rond de Middellandse Zee.

“Ik vaar nu 37 jaar, waarvan ruim twintig jaar als kapitein. In mijn begintijd waren er Nederlandse officieren en Spaanse en Kaapverdiaanse matrozen aan boord. Inmiddels vaar ik met Russen, Oekraïners en Filipijnen. Soms ben ik zelfs de enige Nederlander aan boord. Russische en Oekraïense collega's nemen altijd wat lekkers mee als ze aan boord komen. Dan staan er overal schaaltes met snoepjes. Filipijnse collega's hebben veel respect voor ouderen. En ze houden van karaoke, die jongens zijn altijd aan het zingen. Ook typisch Filipijns is dat het onbeleefd is om nee te zeggen. Dus als ik vraag of ze mijn instructie snappen, zeggen ze ja. Ook als ze het niet begrijpen. Daarom vraag ik altijd of ze aan mij willen uitleggen wat ik heb gezegd. Dan weet ik zeker dat mijn instructies duidelijk zijn overgekomen.

Racisme

Bij mij aan boord wordt niet gesproken over religie en politiek. Dat wil ik niet hebben, daar komt maar gedoe van. Dat merk je nu bijvoorbeeld tussen Russische en Oekraïense collega's: door de oorlog kan de spanning aan boord oplopen. Ook heb ik soms te maken met racisme, met name tegen Filipijnse collega's. Vorig jaar kwam er een Filipijn aan boord. Een Russische stuurman zei: 'Die zal wel corona hebben, dat moeten we goed in de gaten houden.' Ik heb meteen duidelijk gemaakt dat ik

daar niet van gediend was en dat hij zijn koffers kon pakken als hij niet inbond. Daar schrok hij wel van.

Groepselfie

Het maakt mij niet uit waar mijn collega's vandaan komen. Ik zeg altijd: we zijn allemaal wereldburgers. Dat vind ik ook zo mooi aan dit werk: dat je in aanraking komt met andere culturen. Alleen is de taal soms een obstakel. In het Nederlands heb je aan een half woord genoeg. Als je beiden niet in je moerstaal praat, is dat soms lastig. En met een kleine woordenschat wordt het vaak zo direct. Ook sociale praatjes zijn lastiger. Een mop kun je niet vertalen. Maar ik vind: met wie je ook werkt, je moet zelf de slingers ophangen. Je bent er zelf verantwoordelijk voor dat je een leuke tijd met elkaar hebt. Als ik aan boord kom, geef ik altijd een welkomstborrel op de brug. Dan drinken we samen een glaasje fris, ik stel mezelf voor en we maken een groepselfie.

Ook al ben ik de kapitein, ik stel me soms toch kwetsbaar op. Bijvoorbeeld door het te zeggen als ik iets niet weet. Of door een collega te helpen. Dat leidt soms tot verbazing, zeker bij Russen en Oekraïners. Ook Filipijnen zijn erg gevoelig voor hiërarchie. Maar als ik mezelf kwetsbaar opstel, leidt dat tot een leukere samenwerking: je krijgt contact met de ander.” ←

Heeft u
ook een
verhaal
voor
Op Koers?

Meld u aan via servicedesk@koopvaardij.nl onder vermelding van Samenwerking 2023.



Lid pensioenraad Constant Herfst:

‘Het fonds doet het goed, de dekkinggraad is hoog’

De pensioenraad kijkt mee over de schouder van het bestuur. Doet het bestuur het goed? Wat kan beter? Daarover geeft de pensioenraad een oordeel of een advies. Constant Herfst blikt terug op 2021.



Drie jaar geleden werd Constant gevraagd door het bestuur van de Kapiteinsvereniging, waarvan hij lid is: zou je lid willen worden van de pensioenraad? Daar voelde Constant wel voor.

Sindsdien beoordeelt en adviseert hij samen met de andere leden het bestuur van Bpf Koopvaardij. Hoe dat in 2021 functioneerde? Constant: “Het bestuur deed het uitstekend in 2021, net als in de jaren daarvoor. De pensioenraad is ontzettend tevreden. Het fonds doet het heel goed: de dekkinggraad schommelt rond de 125%. Dat is hoog vergeleken met andere fondsen. We vinden verder dat het bestuur goed weet te communiceren met de mensen die zij bedienen. Vóór corona waren er door het hele land bijeenkomsten waar mensen werden bijgepraat en waar ze terecht konden met hun vragen. Dat werkte uitstekend, dus de raad heeft het bestuur aangespoord om die weer op te starten.”

Duidelijke termen

Een ander punt waar het bestuur goed op scoort, is: vertrouwen hebben in specialisten. “Beleggen is namelijk complexe materie. Het gevaar is dat je er met zijn allen op los gaat kakelen en dan achter je eigen gekakel aanloopt. Dat gebeurt niet binnen de Koopvaardij. Het bestuur geeft de kaders en uitgangspunten aan en laat het daarna over aan de kenners: zo willen we ons brood belegd hebben en het is aan jullie om dat broodje klaar te maken.” Ook over de communicatie tussen het bestuur en de pensioenraad niets dan lof. “Wij zijn geen experts, dus we hebben het bestuur gevraagd om ons heel duidelijk te instrueren over wat er van ons wordt verwacht. Dat

doen ze uitstekend, in duidelijke termen. En we mogen ze eindeloos alles vragen.”

Natuurlijk zijn er ook verbeterpunten, zoals het gebrek aan vrouwen in het bestuur én in de pensioenraad. “Ik weet dat 21 procent van alle deelnemers, voormalige deelnemers en pensioengerechtigden vrouw is. Dus ze zijn er wel. We moeten misschien wat meer moeite doen om hen te vinden.”

Het nieuwe stelsel

De overgang naar het nieuwe pensioenstelsel volgt de pensioenraad op de voet. “Wij letten bijvoorbeeld op het nabestaandenpensioen. Zeevarenden zitten vaak in een traditionele situatie: man zit jarenlang op zee, vrouw voedt thuis de kinderen op, met daarnaast misschien wat werk. Als de man overlijdt, moet er voor de vrouw wel een goed pensioen zijn. Verder hebben zeevarenden vaak nevenactiviteiten als ze verlof hebben: in het bedrijf van hun kind, tijdelijk voor iemand een marktkraam waarnemen, werken aan een boekpublicatie. Je ziet dat dit vaak ook na de pensionering doorloopt. Daarvoor moet dus ruimte zijn in het nieuwe stelsel. We houden de vinger daarom goed aan de pols en hebben het bestuur gevraagd ons regelmatig bij te praten over de ontwikkelingen.” ←

Over de pensioenraad

In de pensioenraad van Bpf Koopvaardij zitten dertien vertegenwoordigers van (ex)werknemers, gepensioneerden en werkgevers. De raad beoordeelt het beleid en de beleidskeuzes van het bestuur en geeft advies over uiteenlopende onderwerpen.

JAARVERSLAG 2021 IN HET KORT

Financiële situatie

Ook in 2021 heeft corona Nederland en de wereld gedomeerd. Toch herstelden de financiële markten zich. De dekkingsgraad steeg eind 2021 naar

119,3%

Daardoor konden we de pensioenen per 1 januari 2022 iets verhogen.

Bij een dekkingsgraad van 100% heeft een pensioenfonds precies voldoende geld in kas om de huidige en toekomstige pensioenen te betalen.

Bewuster beleggen

Bij onze beleggingen houden we rekening met de gevolgen ervan voor **MENS, MAATSCHAPPIJ** en **MILIEU**. Sinds 2020 selecteren we hiervoor onze aandelen nog bewuster. Zo investeren we **NIET IN SCHADELIJKE PRODUCTEN, ZOALS TABAK, BONT, ADULT ENTERTAINMENT EN NUCLEAIRE WAPENS**.

Natuurlijk blijven we oog houden voor het behalen van een goed beleggingsrendement.

Beleggingen

In 2021 bleef ons vermogen ongeveer gelijk op

€ 4,5 miljard

Dit vermogen beleggen we om uw pensioen te laten groeien. Bijvoorbeeld in aandelen, onroerend goed en staats- en bedrijfsobligaties. De waarde van onze beleggingen daalde in 2021 met **0,6%**. Maar we hadden in 2021 ook minder vermogen nodig om alle pensioenen te kunnen betalen vanwege een stijgende rente. Daardoor behaalden we uiteindelijk een totaalrendement van **8,8%**.

Minder deelnemers

In 2021 daalde het aantal werkgevers, deelnemers en pensioengerechtigden bij Bpf Koopvaardij. Daarbij speelt de coronacrisis een belangrijke rol.

177

werkgevers (-6)

4.842

zeevarenden (-90)

19.195

oud-zeevarenden (-87)

28.074

pensioengerechtigden (-754)

In totaal:

52.111

deelnemers (2020: 53.042)

Van alle deelnemers woont **22%** in het buitenland.

Kosten

PENSIOENUITVOERING

(administratie en communicatie)

2021

€ 6,64 miljoen

2020

€ 6,12 miljoen

KOSTEN PENSIOENUITVOERING PER DEELNEMER

(actieve deelnemers en pensioengerechtigden, oud-zeevarenden worden hier niet meegerekend)

€ 201,73

€ 181,33

VERMOGENSBEHEER

€ 17,3 miljoen

€ 17,5 miljoen

De totale kosten van de pensioenuitvoering stegen, net als de kosten per deelnemer. Dit komt vooral door extra administratieve kosten: kosten voor onderzoeken of werkgevers moeten aansluiten, kosten voor

het toekennen van uitkeringen, en kosten voor het verstrekken van informatie. De kosten van het vermogensbeheer zijn gedaald. Dit komt vooral door lagere transactiekosten.

Het jaarverslag en een uitgebreide infographic zijn te vinden op www.koopvaardij.nl.



Een goed pensioen én een betere wereld

Bpf Koopvaardij doet aan maatschappelijk verantwoord beleggen. Dat klinkt mooi, maar wat houdt het precies in? En levert het ook voldoende rendement op?

Bpf Koopvaardij heeft een vermogen van ongeveer € 4,5 miljard. Dit vermogen belegt het fonds in aandelen, onroerend goed en staats- en bedrijfsobligaties. Daar krijgt het fonds iets voor terug: namelijk rendement in de vorm van rente, dividend, huur en waardestijging. Zo worden de ingelegde pensioenpremies meer waard. Bpf Koopvaardij kiest ervoor het vermogen te beleggen, omdat dit over het algemeen meer rendement oplevert dan sparen.

Het fonds heeft Portefeuillehouders Beleggingen, die ook bestuurslid zijn. Zij bereiden het beleggingsbeleid voor en adviseren het bestuur. Dat beleid is niet willekeurig, het beleggen gaat op een maatschappelijk verantwoorde manier. Bijvoorbeeld in bedrijven die klimaatneutrale producten of diensten hebben of op een correcte manier met hun werknemers omgaan. En andersom: niet in bedrijven die producten maken waar het fonds niet achter staat.

Goed pensioen

Natuurlijk klinkt dat mooi: maatschappelijk verantwoord beleggen. Maar de hamvraag is: kost dat geld? Het korte antwoord is nee. Bpf Koopvaardij heeft namelijk een strategie gekozen die leidt tot financieel én maatschappelijk rendement. Dus: goed voor de portemonnee van de deelnemer én voor de wereld. “Het mag geen geld kosten”, zegt Ton Zimmerman, een van de Portefeuillehouders Beleggingen. “En dat hoeft ook niet. We kiezen er namelijk voor om alleen te beleggen in bedrijven die op de lange termijn renderend zijn. Het voorname doel is immers een goed pensioen: pensioenen niet korten en wel indexeren.”

Bpf Koopvaardij is zich bewust van zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid. “Daar willen we als pensioenfonds naar handelen. We willen negatieve effecten voor de samenleving voorkomen en waar mogelijk een positieve bijdrage leveren. Dat heeft niet alleen invloed op onze beleggingen, maar ook op de wereld om ons heen. En dat is de wereld waarin onze deelnemers met pensioen gaan.”

Theorie en praktijk

Een positieve bijdrage dus. Wat is dat dan precies? Het fonds kiest zijn beleggingen niet willekeurig. →

FOTO'S: SHUTTERSTOCK



Bij de keuze voor beleggingen gebruikt het fonds vier instrumenten. De eerste is: voldoen bedrijven aan de ESG-factoren? De E staat voor Environment: klimaat en milieu dus. De S is van Social en gaat over zaken als arbeidsomstandigheden, gezondheid, veiligheid en mensenrechten. De G staat voor Governance: goed bestuur. Wordt een bedrijf bijvoorbeeld goed bestuurd en houdt het zich aan wetten en regels? “Vaak zie je dat bedrijven die goed scoren op deze factoren, ook op de lange termijn renderend zijn. Het gaat dus hand in hand, het ene leidt tot het andere. En dat is wat wij willen, die lange termijn.”

De theorie klinkt misschien eenvoudig, de praktijk is soms weerbarstig. Zo bleek vorig voorjaar dat Bpf Koopvaardij belegt in een bedrijf dat een samenwerking was aangegaan met een bedrijf in Myanmar. Dat laatste bedrijf was voor een derde in handen van de militaire junta in dat land. Dus daarmee werd het bedrijf waarin Bpf Koopvaardij belegde, rechtstreeks in verband gebracht met de schendingen van mensenrechten die op dat moment in Myanmar plaatsvonden. Wij zijn een onderzoek gestart, maar voordat dit was afgerond, had het bedrijf waarin wij beleggen die samenwerking gelukkig zelf al stopgezet. Wij hoefden onze beleggingen dus niet te verkopen. Zo zie je maar dat je soms denkt dat je het juiste doet en dat blijkt dan toch niet zo te zijn.”

Uitgesloten

Gaat het bij ESG vooral over waarin Bpf Koopvaardij wél wil beleggen, bij het tweede instrument, uitsluiting, is dat precies andersom. Ten eerste zijn er allerlei internationale verdragen die voorschrijven waarin je niet mag beleggen. “Bijvoorbeeld in bedrijven die zich bezighouden met antipersoonsmijnen, clusterbommen en chemische wapens. Ook in onwenselijke producten, zoals tabak en bont, beleggen we niet. Net als in producten waarvan we weten dat ze op de lange termijn geen bestaansrecht hebben, zoals thermische kolen.” Ook belangrijk in het kader van de energietransitie: hoeveel CO₂ stoten bedrijven uit, direct of indirect? “Op basis van bepaalde criteria hebben we 39 extra bedrijven uitgesloten, daarin beleggen we niet meer. Die hadden een waarde van 2 procent van

**“Het mag
geen geld
kósten”**

onze beleggingsportefeuille, maar onze CO₂-voetafdruk daalde daarna zo’n 20 procent. Terwijl onze winstgroei steeg van 11,34 naar 11,47 procent. Dus we verdienen zelfs een beetje aan deze beslissing.” Landen kunnen eveneens vallen onder uitsluiting. “We willen alleen geld lenen aan landen die voldoen aan bepaalde ESG-criteria en waarvan we verwachten dat ze het geld terugbetalen, plus rente.”

Het fonds kan landen uitsluiten om financiële redenen, zoals de hoogte van de staatsschuld en de vraag of een land die schuld kan terugbetalen. “Om die redenen beleggen we niet in Spanje en Italië.” Ook gebruikt het fonds maatschappelijke criteria: is er corruptie in een land, hoe democratisch is het, hoe kwetsbaar is het voor klimaatrisico’s en hoe staat het met de sociale ontwikkeling? “Rusland en Myanmar sluiten we uit.”

Vuist maken

Goed, er zijn dus bedrijven – en landen – die vanwege het uitsluitingsbeleid sowieso buiten de boot vallen. Maar dat maakt de bedrijven waarin het fonds wél belegt nog geen heilige boontjes. Het kan altijd beter. Daarom kiest Bpf Koopvaardij als derde instrument voor de dialoog: het fonds laat zijn stem horen. Dat kan bijvoorbeeld door mee te stemmen tijdens aandeelhoudersvergaderingen. En door samen met andere aandeelhouders een vuist te

maken, bijvoorbeeld door meer actie te eisen bij het tegengaan van opwarming van de aarde. “Ook hier is weer het doel: de wereld op de lange termijn een beetje beter maken. Soms kun je dat beter bereiken door je als aandeelhouder actief op te stellen dan door helemaal niet in een bedrijf te beleggen.” Een prangende discussie in deze categorie: wel of niet beleggen in olie en fossiele brandstoffen? “Wij hebben uiteindelijk besloten daarin wel te blijven beleggen. Daardoor kunnen we invloed uitoefenen bij deze bedrijven. En we weten dat ze veel kennis in huis hebben om te innoveren. Onze verwachting is dus dat ze in relatief korte tijd grote stappen kunnen en zullen zetten.”

Afweging

Het vierde en laatste instrument dat het fonds gebruikt, is dat van de positieve impact: waar kan het met zijn beleggingen iets bijdragen aan het goede, bijvoorbeeld: meer betaalbare huisvesting? “We hebben een bepaalde hoeveelheid onroerend goed met een huur tussen de 600 en 1200 euro per maand. Dat onroerend goed uitbreiden is gezien de stijgende bouwkosten niet gemakkelijk. Het aanbod is beperkt. Het blijft voor het fonds een afweging tussen financieel en maatschappelijk rendement. En zo scherpen we ons beleid telkens aan, op alle fronten. Maar altijd met financieel én maatschappelijk rendement in ons achterhoofd. Daar kunnen deelnemers gerust op zijn.” ←

WAT VINDEN DEELNEMERS ER ZELF VAN?

In 2021 heeft Bpf Koopvaardij deelnemers gevraagd wat ze vinden van het beleggingsbeleid. Maar liefst 80 procent staat achter de keuze om maatschappelijk verantwoord te beleggen en vindt dat dit meer moet zijn dan alleen de wetten en regels volgen. Maar, zo vindt de meerderheid van de deelnemers, dat mag niet ten koste gaan van het rendement. Voor 20 procent staat maximaal rendement bovenaan en dat hoeft niet per se op een maatschappelijk verantwoorde manier te worden gehaald. En waarin zou Bpf Koopvaardij moeten beleggen? Zowel de werkenden als de gepensioneerden kiezen voor schone energie, natuurbehoud en waterhuishouding en -management. Daarnaast vinden werkenden de energietransitie belangrijk, gepensioneerden kiezen voor betaalbare huisvesting.





Schepen in het museum

3



1

2



4



5

Ons land mag dan klein zijn, het telt toch behoorlijk wat musea over de scheepvaart en het water. Een kleine selectie, voor wie ook in de vrije tijd geen genoeg krijgt van het onderwerp.

HET SCHEEPVAARTMUSEUM IN AMSTERDAM

Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam is volgens velen het bekendste en mooiste scheepvaartmuseum van Nederland. In het historische pand zijn meerdere tentoonstellingen tegelijk te zien. Zo is er in de Oostvleugel de tentoonstelling **Amsterdam Havenstad <1>**, over het heden, het verleden en de toekomst van de haven.

Ook een aanrader is de **presentatie College Zeemanshoop 200 jaar**. Dit college werd in 1822 opgericht door achttien koopvaardijkapiteins, om sociale zekerheid te bieden aan zeevarenden en hun thuisfront. Leuk weetje: prinses Margriet is de beschermvrouw van het college en Constant Herfst, lid van de pensioenraad van Bpf Koopvaardij, is de voorzitter. De presentatie is te zien tot en met 6 november 2022.

Als je er toch bent, kun je ook meteen het **gerestaureerde VOC-schip Amsterdam <2>** bezoeken. Dit spiegelretourschip vertrok in 1749 vanaf Texel, voor de eerste reis naar Batavia, het huidige Jakarta. Maar het kwam daar nooit aan, het strandde bij Hastings.

Ook de **Koningssloep <3>**, gerestaureerd en wel, ligt er klaar om bewonderd te worden. Deze Gouden Koets op het water stamt uit 1818 en is in 1962 voor het laatst gebruikt, tijdens het zilveren huwelijk van toenmalig koningin Juliana en prins Bernhard.

Voor kinderen is de tentoonstelling **Het verhaal van de walvis <4>** een aanrader. Hoeveel eet een walvis eigenlijk? En hoeveel weegt dit reusachtige dier? Ook de walvisvaart en de plastic soep hebben een plaatsje in deze vaste expositie.

Elke zeevarende weet het: op zee komt de sterrenhemel tot leven. Niet voor niets gebruikten ze vroeger de zon, maan en sterren om te navigeren.

In de expositie **De navigatie-instrumenten <5>** is een prachtige collectie van deze instrumenten te zien, waaronder diepte- en snelheidsmeters en natuurlijk kompassen.

Alle tijdelijke en permanente tentoonstellingen zijn te vinden op www.hetscheepvaartmuseum.nl. Daar kunt u ook toegangskarten bestellen.



ZUIDERZEE MUSEUM IN ENKHUIZEN

<6> Eb, vloed, zeeslagen, overstromingen: het hoorde allemaal bij de Zuiderzee. Sinds 1932, toen de Afsluitdijk werd voltooid, is het een binnenmeer: het IJsselmeer. In de expositie **Zee vol verhalen** vertellen bewoners over hun eeuwige strijd tegen het water én de aanleg van de dijk die alles veranderde. Ervaar hoe een vissersschip zich staande houdt wanneer het dondert en bliksemt en hoe een ijsvlet met krassende ijzers over de bevroren Zuiderzee naar Urk wordt geduwd.

Meer informatie en toegangskarten:
www.zuiderzeemuseum.nl

MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

<7> Maritiem Museum Rotterdam laat de enorme invloed van de maritieme wereld op ons dagelijks leven zien. Het museum heeft tentoonstellingen over het

heden en het verleden, voor grote én kleine avonturiers. Het is niet alleen zien, maar ook doen. Zo kunt u tot en met 31 oktober een rondvaart maken door het Maritiem District. Ook kunt u aan boord stappen van bijzondere schepen. De parlevinker bijvoorbeeld, de varende supermarkt voor binnenvaartschepen.

Meer informatie en toegangskarten:
www.maritiemmuseum.nl

150 JAAR NIEUWE WATERWEG

<8> Dit jaar bestaat de Nieuwe Waterweg 150 jaar. Deze rivier, die Rotterdam met de Noordzee verbindt, is van groot belang geweest voor de ontwikkeling van Rotterdam en de rest van Nederland. Ter gelegenheid van deze verjaardag zijn er in en rondom Rotterdam allerlei activiteiten, van rijdend kunstwerk tot festivals en van exposities tot workshops, geschikt voor jong en oud.

Meer informatie: www.150jaarnieuwewaterweg.nl

*‘Vaste prik bij
thuiskomst:
een rondje
door de
supermarkt’*

Zeevarenden zijn vaak lange tijd van huis. Al valt dat bij kapitein Reinder Luders (48) nog wel mee: vier weken op, vier weken af. Dat ritme past bij hem en bij zijn gezin.

“**M**ijn vrouw is dochter van een zeevarende, dus zij was het al van huis uit gewend. Toen wij samen een dochter kregen, heb ik bewust voor de *platform supply*-schepen gekozen in plaats van de wilde vaart. Ik ben elke drie, vier dagen in een haven, meestal rondom de Noordzee. Dus als er thuis nood aan de man is, kan ik eventueel van boord. Maar dan moet het wel een echte noodsituatie zijn. Voor zeevarenden en hun thuisfront is het nu eenmaal een feit dat je niet overal bij kunt zijn. Ik was gelukkig wel bij de geboorte van onze dochter. Ik had vrije dagen opgebouwd zodat ik ruim voor de uitgerkende datum al thuis was, tot twee weken daarna.

In de kantlijn

Inmiddels is onze dochter het huis uit, maar ook toen ze klein was, paste mijn werkritme goed bij ons. Ik heb weleens een periode gehad waarin ik een week weg was, een paar dagen thuis, weer een week weg; dat was alleen maar onrustig. Weet je, kinderen vinden het soms ook gewoon fijn om wat ruimte voor zichzelf te hebben. Zeker pubers, die willen graag ‘in de kantlijn’. En niet een vader die hen continu in de gaten houdt, zoals hij dat aan boord ook gewend is te doen. De eerste week na een term was eerst als Sinterklaas: alles mocht en kon, dan ben je een beetje te gast in je eigen huis. Daarna ging ik me ook mengen in het

Reinder Luders werkt al zijn hele carrière op zee. Hij is in dienst bij Vroon Offshore Services en bevoorraadt met een platform supply ship boor- en olieplatforms in de Noordzee en de Middellandse Zee. Zijn vracht: alles wat nodig is om een platform draaiende te houden, van voedsel en tijdschriften tot diesel en boorpijpen. Hij woont met zijn vrouw in Zuidlaren, hun dochter studeert in Leeuwarden.

huishouden, en dat wringt soms wat. Zij zijn gewend dingen op hun manier te doen, maar aan de andere kant: het is ook mijn huis.

Het hoofd leeg

In het verleden haalden mijn vrouw en dochter mij nog weleens op na een term, maar dat bleek toch niet goed te werken. Ik was dan én bezig met de overdracht én ik wilde aandacht voor hen hebben. Inmiddels kom ik gewoon in de haven of op Schiphol aan en neem ik het openbaar vervoer naar huis. Dan zet ik mijn tas in de gang en ga ik samen met mijn vrouw een uur lopen met onze honden. Lekker het hoofd leeg maken. Ook vaste prik is een rondje door de supermarkt. Aan boord heb je natuurlijk maar een beperkte keus qua eten en drinken. Ik vind het heerlijk om in de supermarkt te kijken naar wat er allemaal is. Ook ga ik vaak even bij de bakker langs voor een bakje koffie. En bij vrienden.

Zonder crew

Na een week of drie kijk ik altijd weer uit naar het moment van vertrek. Varen past bij mij: dat gevoel van autonomie, van zelfbeschikking, de interactie met de crew. Als het aan mij ligt, blijf ik dit werk tot aan mijn pensioen doen. Over mijn pensioen zelf heb ik nog niet nagedacht. Het is nog ver weg, er kan nog veel gebeuren. Ook in de scheepvaart zelf: op het gebied van autonoom varen, zonder crew aan boord. Technisch kan het, juridisch is het nog niet zo ver. Ik denk dat ik de komende vijftien jaar nog gewoon aan het roer sta.” ←

Heeft u ook een verhaal voor Op Koers?

Meld u aan via servicedesk@koopvaardij.nl onder vermelding van Welkom thuis 2023.

FOTO: JEFFREY BAKKER



Liefste,

*Op deze dag zo grijs als haring schrijf ik je een brief waarin het waait
en meeuwen door de wind gedragen cirkels maken in de haven
touwen ijzer hout en letters blauw en wit en netten tonnen plastic
zakjes palen containers apparaten waar ik niks van snap masten
vlaggen ramen schepen overal vandaan overal geweest en ik hoef
nergens om te vragen. Alles is hier al*

*en jij kent de zee jij vaart op haar jij vecht met haar om wat zij missen
kan - elk schip dat hier nu ligt wordt een schip waar jij op was elke
meeuw die hier nu vliegt een meeuw die jij ook zag en ik hou van
jou geloof ik en ik weet het trouwens zeker maar wat ben ik blij dat jij
al een beminde hebt want alles is hier al en ik hou zo van verlangen
en ik hou zo van alleen zijn en ik hou zo van het denken dat het zou
kunnen als het kon.*

©TJITSKE JANSEN
UIT: HET MOEST MAAR EENS GAAN SNEEUWEN
UITGEVERIJ PODIUM 2003.
WEBSITE: TJITSKEJANSEN.NL

