

OPKOERS

→ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ

SCHEEPSKOK EN
THE VOICE-ZANGER
RENÉ JONKER

Koken op een zeilschip: net een circusact

→ *Tom Moolenaar
loopt stage op een
gastanker*

*'Mijn hart ligt bij
het technische werk'*

→ *Ben Kollen ging
eerder met pensioen*

*'Denk niet: dat is
onhaalbaar voor mij'*



‘Ik overweeg om te stoppen met varen’

Kees Wiersum (62) werkt als kapitein in de wilde vaart, op een schip voor zware lading. Hij vaart al 43 jaar. Velen kennen hem misschien beter als Zwarte Kees, het pseudoniem waaronder hij sinds 2006 columns schrijft voor *Schuttevaer*. Kortgeleden is Kees teruggekeerd naar het nest waaruit hij zelf ooit vloog: het Nova College in IJmuiden.

“Ik ben nu officieel leraar, op de zeevaartschool waarop ik zelf vroeger heb gezeten. Ik was er al een aantal jaar betrokken als extern deskundige. En nu geef ik ook les: zeemanschap aan eerstejaars, twee keer per week.

Het is een mooie overgang van de zee naar de wal. Voordat de coronacrisis losbarstte, had ik met mijn werkgever afgesproken om in ruil voor vakantiegeld wat meer verlof te hebben. Ik wilde het wat rustiger aan gaan doen. Maar door de aflosproblemen vorig jaar is dat er helaas

nog niet van gekomen. Dat is wel een tegenvaller.

Sowieso vind ik het varen sinds de coronacrisis een drama. We mogen nergens aan wal en de werkdruk is enorm hoog. Het is alleen maar werken en slapen. In de havens maken we werkdagen van minimaal twaalf uur, soms weken achter elkaar. Dan is elke dag maandag, een lange maandag.

Ik ben somber over het varen, ja. Maar misschien is het mooi geweest. Nu ik op de zeevaartschool werk, overweeg ik om

minder te varen of zelfs helemaal te stoppen. Natuurlijk lever ik dan pensioen in, maar ik heb prepensioen opgebouwd. Als ik dat optel bij mijn inkomsten als leraar en columnist, kan ik het die paar jaar tot mijn pensioen wel uitzingen. Ik kijk overigens positief terug op mijn jaren op zee, hoor. Ik heb anderhalf miljoen zeemijlen gemaakt, ik heb Kaap Hoorn rondgevaren en boven Rusland langs. Prachtig, ik had het niet willen missen.” ←

Meer weten over uw pensioen?

Voor pensioenkeuzes kijkt u op www.koopvaardij.nl/pensioenkeuzes.

Voor uw persoonlijke pensioenbedragen gaat u naar www.koopvaardij.nl en logt u in met DigiD of eIDAS.

→ VOOR DE BOEG

→ INHOUD

MIJN KOERS	2
VOOR DE BOEG	3
SAMENWERKING	4
EERDER MET PENSIOEN	6
NIEUWS	9
EERSTE VAART	10
LOGBOEK	13
NIEUW PENSIOENSTELSEL	14
PENSIOENRAAD	16
JAARVERSLAG	17
BUITENLANDER IN NEDERLAND	18
UIT DE KOMBUIS	20
WELKOM THUIS	23
GEDICHT	24

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave juli 2021, jaargang 2

© 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: Jeroen Bouman

Goed nieuws in slechte tijden

Ik was eens op een wijnboerderij in België. Ooit was daar een tropische binnenzee. En nog veel langer geleden was de grond permanent bevroren, vanwege de IJstijd. Die geschiedenis zorgt nu voor vruchtbare grond: de druiven groeien goed. De wijnboer vaart wel bij deze klimaatveranderingen. Maar klimaatveranderingen die wij zelf veroorzaken, moeten we zoveel mogelijk voorkomen. Daarom belegt Bpf Koopvaardij in het milieu, zoals schone energie en waterhuishouding. Wie nu denkt: mooi, maar dat kost rendement, die heeft het mis. Zonder dat we grote risico's nemen, leveren onze 'groene' investeringen geld op. Ik zou u er graag meer over vertellen, net als over het nieuwe pensioenstelsel. Helaas kunnen we voorlopig nog geen grote bijeenkomsten organiseren vanwege het coronavirus. Dat we elkaar nu al zo lang niet (live) zien, is een gemis. Gelukkig is er ook goed nieuws over vorig jaar: ons pensioenfonds heeft het in 2020 goed gedaan. Ons vermogen is gestegen en de dekkingsgraad schommelt rond de 115%. Dat betekent dat we langzaamaan weer kunnen gaan nadenken over het indexeren van de pensioenen. Goed nieuws dus, net als uw waardering voor Bpf Koopvaardij: een 8,3. Ik hoop u snel weer te zien!



ERWIN CRAMER

Directeur Bestuursbureau
Bpf Koopvaardij



**‘Er is veel
wederzijds
respect
aan boord’**

Hij werkt bij Jumbo Maritime op kantoor, op een afdeling met alleen maar vrouwen. Zij vaart op de zware-ladingschepen, in crews met meestal alleen maar mannelijke collega's. Hoe dat in de praktijk werkt? Dat vinden Cees van Tilburg en Maaike Boudestein een onzinnig onderwerp. Professioneel je werk doen, dáár gaat het om.

Cees van Tilburg (57)

“Als crew coördinator regel ik het aan boord brengen en aflossen van onze zeevarenden: dat ze na zoveel weken verlof starten met een nieuwe termijn en andersom. Zodra een zeevarende aan wal is, hebben we een eindreisgesprek met elkaar. Dan spreken we uit waar we tegenaan zijn gelopen, dingen die aan boord spelen, dat soort zaken. Ik werk al veertig jaar bij Jumbo Maritime, het is mijn eerste werkgever. Op mijn afdeling ben ik de enige man, ook mijn leidinggevende is een vrouw. Het maakt voor mij totaal geen verschil, het gaat erom dat je je werk goed doet. Dat geldt op kantoor net zo goed als aan boord. Als je daar een collega treft met wie je net iets minder goed door één deur kan, moet je zo professioneel zijn om toch gewoon je werk te doen. Of ik rekening houd met 'wie met wie' kan opschieten aan boord? Officieel niet, maar als ik weet dat collega's écht niet met elkaar overweg kunnen en ik kan ze apart van elkaar inplannen, doe ik dat natuurlijk. Gelukkig komt dat zelden voor.”



Maaike Boudestein (39)

“Ik werk sinds 2009 bij Jumbo Maritime, inmiddels ben ik opgeklommen naar de functie van eerste stuurman. Heel leuk werk, vind ik.

Elke dag is anders: het uitzicht, de lading, het werken in de haven en op zee. Ik vaar steeds op andere schepen, met een crew van vijftien tot twintig man, afhankelijk van hoe groot het schip is. Het is belangrijk dat we aan boord naar elkaar luisteren. De ruimte is beperkt, je moet het werk samen doen.

De bekende valkuil is natuurlijk dat iemand zijn zin doordrukt op basis van rang. In alles wat we doen heeft iedereen een eigen taak, maar de afspraak is dat iedereen het proces mag stoppen als hij het niet vertrouwt. Of je nu leerling bent of kapitein, we luisteren naar elkaar. Er is veel wederzijds respect aan boord. Dat ik meestal de enige vrouw aan boord ben, vind ik niet belangrijk. Dat heeft ook niets met mijn beroep te maken. Ik word afgerekend op mijn werk, en of ik doe wat ik zeg. Dát is wat telt.”



Jumbo Maritime is specialist in heavy lift zeetransport en offshore installaties. De rederij heeft acht schepen, ongeveer 350 zeevarenden en 120 kantoormedewerkers in dienst en vervoert wereldwijd alles wat niet in een container past. De zeevarende Jumbo Maritime-medewerkers bouwen hun pensioen op bij Bpf Koopvaardij. Het kantoorpersoneel heeft een pensioenregeling op basis van een beschikbare premiereregeling bij Aegon.

De keuze van oud-gezagvoerder Ben Kollen

‘Het kan echt: eerder stoppen met werken’





3 pensioentips

van Ben

- Gebruik de **pensioenplanner van Bpf Koopvaardij**. “Die is heel handig, daarmee kun je tot in detail zien wat je per maand krijgt.”
- Besteed op tijd aandacht aan je pensioen. “De vergoeding voor de oude dag is niet meer zo vanzelfsprekend als vroeger. Misschien moet je zelf extra sparen.”
- Denk niet dat eerder met pensioen onhaalbaar is. “Je kunt bijvoorbeeld van je ouderdompensioen een stukje naar voren halen, zodat je in die eerste jaren, tot aan je AOW-leeftijd, wat meer pensioen hebt.”

Aan de slag met de tips van Ben?

Ga naar Mijn Koopvaardij!

Mijn Koopvaardij is uw eigen beveiligde pensioenomgeving op www.koopvaardij.nl. U logt in met DigiD of eIDAS en ziet direct uw persoonlijke pensioensituatie. De **pensioenplanner** geeft u eenvoudig inzicht in het effect van uw pensioenkeuzes op de hoogte van uw pensioen.

Wat kunt u nog meer doen op

Mijn Koopvaardij?

- Uw pensioenpost bekijken bij 'Mijn berichten'
 - Aangeven of u uw post digitaal of in de brievenbus wilt ontvangen
 - Nagaan wat uw eventuele partner en/of kinderen krijgen wanneer u overlijdt
 - Waardeoverdracht regelen van pensioen dat u heeft opgebouwd bij uw vorige werkgever(s).
- Geen DigiD of eIDAS? Neem dan contact met ons op als u meer wilt weten over de effecten van uw pensioenkeuzes op de hoogte van uw pensioen.

Hij deed zijn werk met veel plezier, maar het slaapgebrek en de verantwoordelijkheid putten Ben Kollen (65) behoorlijk uit. Hij besloot eerder met pensioen te gaan en heeft daar nog geen dag spijt van gehad.

Fietsen, fotograferen, samen met zijn vrouw op reis met hun camper: Ben heeft nog geen tijd gehad om zich te vervelen sinds hij met pensioen is. “Mijn dagen zijn goed gevuld, ja”, lacht hij. “Ik was van plan om meer te gaan lezen, maar dat is er nog niet echt van gekomen.”

Ben voer als gezagvoerder bij P&O Ferries van Rotterdam naar Hull, op een cruise ferry met alles erop en eraan: 550 hutten, restaurants, een casino, bioscopen, winkels en ander vertier. “We vertrokken 's avonds met ongeveer 150 crewleden en 1.000 passagiers vanuit Rotterdam en de volgende ochtend kwamen we in Hull aan. De volgende nacht voeren we weer terug.”

Raad van bestuur

Ben vergelijkt zijn baan als gezagvoerder met die van een voorzitter van de raad van bestuur van een bedrijf. “Aan boord van een schip zitten in dat bestuur de hoofden van de nautische dienst, de technische dienst en de hoteldienst. Die stuurde ik aan. En het was natuurlijk mijn verantwoordelijkheid om het schip veilig van A naar B te krijgen.”

Ben en de eerste stuurman hadden beiden een loodsbrevet en voeren het schip de haven in en uit. “In Europoort is dat traject een uurtje, maar Hull ligt verder landinwaarts. Dan was je wel twee, tweeënhal uur bezig. Dus ik ging pas laat naar bed en was 's morgens vroeg weer op.”

En van slapen kwam ook niet altijd veel terecht. “Ik was oproepbaar bij calamiteiten. Bijvoorbeeld bij een medisch probleem met een passagier. Soms kon je dat oplossen met advies via de radio, soms moest een helikopter komen om de passagier van boord te halen. Iets anders wat wel voorkwam, was dat passagiers te luidruchtig werden. Ze bouwden onderweg een feestje en dat liep soms uit de hand.” Ook voor het varen zelf – in principe in de handen van de nautische dienst – moest Ben soms 's nachts zijn bed uit. “Bijvoorbeeld als er mist was of veel verkeer.”

Bedrijf aan boord

En of hij nou geslapen had die nacht of niet, eenmaal aangekomen op de bestemming begon Ben aan zijn werkdag. “Dat waren dan de bestuurlijke taken. In het verleden had P&O personeel op kantoor dat veel regelde. Die kantoororganisatie werd later flink uitgedund. Daardoor verschoven de taken naar het schip: overleggen, budgetten vaststellen, cv's beoordelen, dat soort zaken. Het bedrijf runnen, zeg maar. En 's avonds vertrokken we weer met passagiers aan boord voor de terugtocht.”

Slapen en uitrusten

Maar liefst 43 jaar was Ben aan boord van een schip te vinden. Hij begon als derde stuurman en klom op naar de functie van gezagvoerder. Een zware baan, zegt Ben. “Niet zozeer lichamelijk, →



FOTO'S: GERLINDE SCHRIJVER

maar wel omdat de werkbelasting hoog is. Overdag ben je aan het werk en 's nachts dus soms ook. Ik werkte twee weken op, twee weken af. Soms waren die twee weken werk heel intensief en kreeg ik wel erg weinig slaap.”

Kredietcrisis

Als Ben 50 is, in 2006, is het nog zo geregeld dat hij rond zijn 57^{ste} met pensioen mag. Maar dan is daar ineens, in 2008, de kredietcrisis. “Pensioenen werden niet meer geïndexeerd en toen werd duidelijk dat we voor hetzelfde pensioen langer moesten doorwerken. Wel tot ongeveer 66 jaar.” Voor Ben is dat eerst niet echt een probleem: hij wil nog helemaal niet met pensioen. Maar rond zijn 60^{ste} verandert dat. “Ik merkte dat ik steeds meer tijd nodig had om te herstellen van die twee weken werken. De eerste paar dagen was het slapen en uitrusten geblazen. Op een gegeven moment was ik pas na een week lekker uitgerust en had ik nog maar een week vrije tijd over.” Gelukkig heeft P&O Ferries de 80%-regeling: een week werken, twee weken verlof, twee weken werken, drie weken

verlof. “Dat was goed vol te houden. Tegelijkertijd ben ik me toen gaan verdiepen in de mogelijkheid om eerder met pensioen te gaan. Dat is financieel natuurlijk een behoorlijke aderlating. Ik heb uitgerekend wat onze maandelijkse kosten zijn, wat ik zou ontvangen aan pensioen en welke extra potjes ik nog had opgebouwd. Dan moet je natuurlijk nog rekening houden met inflatie: dingen worden duurder, maar je pensioen stijgt niet mee. Dat moet je dus kunnen opvangen. Toen kwam ik tot de conclusie dat het makkelijk moest lukken.”

Laatste vaart

In oktober 2019 was Bens laatste vaart. Zijn vrouw was aan boord, er waren recepties met de bemanning en kantoor-medewerkers. En uiteraard de waterkanonnen. “Het was mooi, ja. Het plan was om in 2020 mee te varen naar Hull, met mijn oud-collega's. Door corona is dat nog niet gelukt.” Maar gevaren heeft hij gelukkig wel. “Ik heb een RHIB gekocht, dat is een opblaasbare boot met stijve romp, daarmee vaar ik op het Zwarte Water en de Vecht. Nee, het water is nooit ver weg.” ←

Er valt wat te kiezen

Ben Kollen ging eerder met pensioen. Maar er zijn meer keuzemogelijkheden:

- minder pensioen voor uw partner bij uw overlijden en meer ouderdomspensioen voor uzelf, of andersom
- later pensioen ontvangen (uiterlijk op 70-jarige leeftijd)
- tijdelijk een hoger en na de afgesproken periode een lager pensioen.

Verdiep u tijdig in uw keuzemogelijkheden. Zoals Ben Kollen benadrukte (tip 2): wacht niet met het maken van keuzes tot aan uw pensioendatum. Kijk ruim op tijd vóór uw pensionering op Mijn Koopvaardij.

Een half jaar voor uw AOW-leeftijd ontvangt u een aanvraagformulier

Op het aanvraagformulier kunt u aangeven welke pensioenkeuzes u wilt maken. Wilt u eerder dan de AOW-leeftijd met pensioen? Dat regelt u via Mijn Koopvaardij, of u neemt contact met ons op.

Netto prepensioen?

Heeft u vóór 1 januari 2015 pensioen bij ons opgebouwd? Dan heeft u mogelijk ook netto prepensioen opgebouwd. U kunt dit pensioen tussen uw 62^{ste} en 67^{ste} laten uitkeren. U vindt de hoogte van uw netto prepensioen terug op Mijn Koopvaardij en op uw Netto prepensioenoverzicht dat u jaarlijks ontvangt.

De VPL-regeling eindigt per 1 januari 2023

Komt u in aanmerking voor voorwaardelijk extra pensioen (VPL) van Bpf Koopvaardij? Lees dan even verder. De VPL-regeling eindigt namelijk per 1 januari 2023. Daardoor verliest u mogelijk het uitzicht op dit extra pensioen. Dit gebeurt als uw dienstverband vóór die tijd eindigt en u de koopvaardij verlaat. Wilt u dit voorwaardelijk extra pensioen 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.

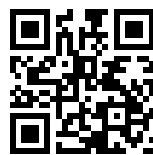
Op Mijn Koopvaardij en uw jaarlijks Uniform Pensioenoverzicht (UPO) staat of u in aanmerking komt voor VPL. Daar ziet u ook de hoogte van uw voorwaardelijk pensioen.

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



Wat is mijn pensioen? Even checken!

Snel en gemakkelijk uw pensioen checken, net zoals uw banksaldo. Dat kan met de app **Pensioenchecker**. Deze gratis app is gemaakt door de pensioensector en geeft u op een simpele manier antwoord op de belangrijkste vragen over uw pensioen. Zoals: hoeveel pensioen krijg ik straks? Wanneer krijg ik pensioen en kan dat ook eerder? Iedereen die in Nederland pensioen opbouwt, kan de app gebruiken. U kunt de app Pensioenchecker downloaden via de App Store en Google Play. Inloggen gaat via DigiD. Zodra u de app verlaat, worden uw gegevens weer verwijderd. Wel zo veilig.



download
de app via
deze qr-code

FOTO: SHUTTERSTOCK

Bpf Koopvaardij scoort goed

Onze deelnemers en pensioengerechtigden geven Bpf Koopvaardij gemiddeld een 8,3. Dat rapportcijfer komt uit een online onderzoek dat we dit voorjaar deden. Ruim 1.200 zeevarenden en pensioengerechtigden deden hieraan mee. Met die score zijn we blij, ook omdat we hoger scoren dan in 2018 (8,0). Leuk weetje: we zien dat pensioengerechtigden op alle vlakken hogere cijfers geven dan zeevarenden.

De mensen die hebben meegedaan aan het onderzoek, de respondenten, zijn positief over de financiële situatie van het fonds. Ook zijn respondenten te spreken over het beleggingsbeleid en

de klantvriendelijkheid. Natuurlijk zijn er ook onderdelen die minder scoren, zoals de inhoud van de pensioenregeling en de hoogte van de pensioenpremie. Onze communicatiemiddelen en het contact met onze Servicedesk krijgen ook een hoog cijfer: een 8.

Ook stelden we vragen over maatschappelijk verantwoord beleggen. Ruim 75% van de respondenten vindt dat Bpf Koopvaardij zo verantwoord mogelijk moet beleggen. Ongeveer 30% vindt het niet erg als het rendement op de beleggingen daardoor lager zou uitvallen. Respondenten noemen schone energie, waterhuishouding/



watermanagement en natuurbehoud als belangrijkste thema's bij maatschappelijk verantwoord beleggen.

Meer resultaten van het onderzoek vindt u op www.koopvaardij.nl.

FOTO: SHUTTERSTOCK



**‘Het technische
werk, daar ligt
mijn hart’**



FOTO'S: ERIK VAN DER BURGT

Tom Moolenaar (21) is vierdejaars mbo-student 'Maritiem officier alle schepen' en bezig met zijn tweede stage. Vijf maanden lang is hij aan boord van een gastanker van Anthony Veder. Een bewuste keuze, want er is veel techniek aan boord. En daar is het Tom om te doen.

Het is Toms tweede stage en hij is nu ongeveer halverwege. Het deel op de brug zit er bijna op, binnenkort 'verhuist' hij naar de machinekamer. "Het technische werk, daar ligt mijn hart. Daarom wilde ik graag stage lopen op een gastanker van Anthony Veder. We hebben heel veel techniek aan boord, zowel in de machinekamer als aan dek. En er komt voor de officieren veel kijken bij het laden en lossen. Dus er is een hele hoop te doen."

Ethyleen

Tom vaart op de Coral Parensis. Dat schip vervoert ethyleen, dat wordt gebruikt in kassen om het groeiproces van fruit en groente te versnellen. Ook is het een grondstof voor plastic. Er past 7.500 m³ ethyleen in de tanks van de Coral Parensis. In vloeibare vorm welteverstaan, als gas zou het 482 keer zoveel ruimte innemen. Ethyleen wordt vloeibaar bij de juiste combinatie van druk en temperatuur en wordt in ons geval vervoerd op een temperatuur van -100 tot -103 graden Celsius. Het is dus zaak om het aan boord te koelen en koud te houden."

Strikt verboden

Veiligheid is een belangrijk onderwerp aan boord, zo niet het belangrijkste. "Ethyleen is een vloeibaar gas en vanwege explosiegevaar zijn mogelijke ontstekingsbronnen op het dek verboden, zoals bijvoorbeeld mobiele telefoons en open batterijen. Alleen goedgekeurde apparatuur is toegestaan. Communiceren doen we bijvoorbeeld via radio."

Uitwijken

Tom voelt zich helemaal in zijn element aan boord. "Op de brug assisteer ik de tweede stuurman."



'Veiligheid is een belangrijk onderwerp aan boord, zo niet het belangrijkste'

Of eigenlijk: ik voer de wacht uit en de stuurman houdt in de gaten of het allemaal goed gaat. Het is ongelooflijk leerzaam. Ik heb vier jaar gestudeerd, nu kan ik al die kennis eindelijk in de praktijk brengen. Het is net als met rijlessen: je leert het door het te doen. Op zee is het heel belangrijk om op een veilige afstand van andere schepen te blijven. Als ik een schip zie aankomen, heb ik dertig minuten om een beslissing te nemen. Ik weet dankzij mijn stage dat als ik direct besluit om uit te wijken, dat wel heel veilig is, maar we ook heel ver van onze koers raken. De truc is dus om zo veilig mogelijk uit te wijken, maar ook zo snel mogelijk weer op koers te zijn.”

Zelf oplossen

Hoewel Tom het leven op zee niet met de paplepel kreeg ingegoten, was de mbo-opleiding Maritiem officier alle schepen aan het STC in Rotterdam een logische keuze. “Ik wilde wat doen in de techniek. Als je dan de kans krijgt om dat te doen op de grootste machines ter wereld, is dat natuurlijk fantastisch. En de zeevaart spreekt me aan. Je bent op jezelf aangewezen. Je kunt niet even naar de supermarkt als je iets mist. Maar daar word je alleen maar creatief van. Je moet het oplossen met wat je aan boord hebt.”

En hij vervolgt: “Wat ik ook mooi vind aan dit beroep, is dat je veel van de wereld ziet. Natuurlijk moet je thuis wel missen, maar aan boord hebben we wifi, dus ik kan mailen en appen. En in de havens hebben we 4G en kan ik bellen.”

Doorstuderen

Na deze stage en een voldoende voor zijn stageverslag is Tom klaar met zijn studie. En dan, aan de slag? “Nee, ik wil hierna nog twee jaar verder studeren: na de zomer start ik met de hbo-opleiding Maritiem officier. Dat is goed voor mijn eigen kennis en werkgevers vragen ook steeds vaker mensen met een hbo-diploma. En daarna de zee op, het liefst op een gastanker.”

Toekomst

Wat de verre toekomst brengt, is natuurlijk de vraag. “Het liefst blijf ik zo lang mogelijk op zee, in de machinekamer. Hopelijk tot aan mijn pensioen, maar daar ben ik nu nog niet mee bezig. Ik spaar wel, dat heb ik van huis uit meegekregen. Als ik eenmaal aan het werk ben, ga ik me in mijn pensioen verdiepen.” ←





Zeemannsvrouw

Marijke van der Zwaag-de Graaf (80) is een rasechte zeemannsvrouw. Haar man, die in 2009 is overleden, voer op kustvaarders als stuurman, daarna als kapitein. In de zomers van de jaren '50 ging ze soms mee aan boord. Eerst alleen, later met kinderen en al.

“Mijn man stelde eisen aan zijn werkgever: ik wil wel varen, maar dan wil ik wel mijn vrouw en kinderen mee. Meestal stemde die daar wel mee in, want er was een gebrek aan zeelui. Maar ik begrijp de aarzeling wel. Die mannen zijn aan het werk en dan lopen daar vrouw en kinderen op het dek. Ik hield me altijd heel erg op de achtergrond. Ik bood bijvoorbeeld wel de kok aan om te helpen met afwassen, maar als hij het niet wilde, deed ik dat natuurlijk niet. Ik wilde me niet opdringen. Maar tien van de tien keer was het: ‘Ja, mevrouw, komt u maar lekker afdrogen.’

We voeren door heel Europa: Engeland, Schotland, Scandinavië, maar we zijn ook wel in Rusland geweest. En de vracht wisselde steeds: klei, hout – dat rook altijd zo lekker – en graan. Het was altijd een verrassing waar we naartoe gingen, we deden de kleinste haventjes aan. Ik ben ook weleens zeeziek geweest, hoor, maar meestal vermaakte ik me wel. Ik las wat en zat in de stuurhut. En toen de kinderen meevoeren, was ik daar natuurlijk druk mee.

Ze waren nog heel klein, een baby en een peuter, dus ik lette heel goed op ze. We hebben ze ook weleens vastgebonden. Ja, dat klinkt een beetje raar, maar dat was voor hun eigen veiligheid. En ik bleef erbij.

Er gebeurde genoeg, ook als we van boord waren. Ik was eens met mijn man in de haven van Hamburg. We gingen een cafeetje binnen, omdat hij even moest bellen. Er hing een rare sfeer. Eenmaal weer buiten werd ik op mijn schouder getikt door twee mannen die ik binnen ook al had gezien. Ze vroegen waar ik heen ging ‘met deze meneer’. Ik vertelde dat het mijn eigen man was. Toen bleek dat er nogal wat jonge vrouwen verdwenen in de haven. Die twee mannen waren detectives en hielden de boel in de gaten. Ja, zo maakte ik weleens wat mee.” ←

FOTO'S: PRIVÉARCHIEF MARIJKE VAN DER ZWAAG-DE GRAAF

Op koers naar een nieuw pensioenstelsel

Pensioen saai? Niet in deze tijden. Er komt een nieuw pensioenstelsel. Tel daar de coronacrisis bij op, die voor onzekerheid zorgt op de financiële markten. Voor Remko Kloos, voorzitter van Bpf Koopvaardij, is er veel werk aan de winkel.



De voorzittershamer heeft Remko Kloos nog niet zo lang in handen: sinds april 2020. Inderdaad, hij startte midden in de eerste lockdown. “Dat was wel een vuurdoop, ja. De aandelenkoersen kelderden dramatisch. Daardoor kwam onze dekkingsgraad in gevaar. We hebben direct maatregelen genomen. Zo bleef de schade beperkt. Al met al denk ik dat we het goed hebben gedaan.”

Toch is de spreekwoordelijke haven nog niet in zicht, vindt Remko. “De situatie rondom de coronacrisis blijft onzeker. Komt er nog een golf? Hoe gaat het met vaccineren? De glazen bol is heel troebel. Daarom voeren we een behoudend beleid: geen gekke sprongen, geen grote risico’s.”

De actuele dekkingsgraad schommelt rond de 115%. Goed nieuws, vindt Remko. Want, zo zegt hij, het pensioenfonds is er voor de deelnemers. “Daar doen we het voor, we beheren voor hen miljarden euro’s pensioengeld. Dat is een enorme verantwoordelijkheid.”

Naar een nieuw stelsel

Een ander belangrijk onderwerp op het *to-do*-lijstje van Remko is het nieuwe pensioenstelsel. Er is een akkoord op hoofdlijnen (*zie kader*). Dit akkoord wordt nu vertaald in allerlei wet- en regelgeving. Waarschijnlijk is het wetgevingsproces eind 2022 klaar. Ondertussen kan het pensioenfonds aan de slag voor de overgang naar het nieuwe pensioenstelsel. Bij dat proces, dat een aantal jaar zal duren, zijn veel partijen betrokken. Complex dus, want hoe kom je uiteindelijk uit bij een nieuwe pensioenregeling die past in dit nieuwe stelsel? Remko: “We hebben een uitgebreide planning gemaakt om te zorgen dat we op tijd bij het einddoel zijn. Het bestaat uit een aantal fases. We beginnen met inventariseren. Waar staan we nu? Wat zijn de doelen en wensen van alle belanghebbenden, waaronder onze deelnemers? En zijn er showstoppers: situaties waarin we niet verder kunnen?”

Onderhandelen

De volgende stappen zijn de analyse- en besluitfasen. Daarin zijn de sociale partners aan de beurt. Zij stellen de inhoud van een nieuwe pensioenregeling vast. “De vakbonden en de werkgeversorganisaties zullen met elkaar onderhandelen over de nieuwe pensioenregeling. Ze hebben misschien andere voorkeuren voor de inhoud daarvan, dus dat zullen stevige gesprekken zijn, verwacht ik. Het is onze taak om hen daarin te ondersteunen. We zullen veel kennis en informatie aan hen geven. Dan kunnen ze een beslissing nemen op basis van feiten en niet op basis van emotie. Verder hebben ze vast veel vragen, zoals: wat zijn de financiële gevolgen van pensioenregeling A of van beslissing B? Wij zullen dat allemaal voor hen doorrekenen.”

Haalbaar en betaalbaar

Zodra de sociale partners hun keuzes hebben gemaakt voor de nieuwe pensioenregeling, zijn het bestuur, de raad van toezicht en de pensioenraad aan de beurt. Zij zullen beoordelen of de afgesproken pensioenregeling voldoet aan de verschillende eisen. Dat is het moment dat het allemaal concreet wordt. “Contractkeuze, compensatie van deelnemers die er mogelijk op achteruitgaan, premiehoogte, al dat soort dingen. Wij als bestuur kijken bijvoorbeeld naar uitvoerbaarheid:

‘ONDERAAN DE STREEP GAAT HET OM DE DEELNEMERS. VAREN IS EEN INTENSIEF BEROEP, DAAR HOORT EEN GOED PENSIOEN BIJ’

kunnen we het praktisch regelen zoals de sociale partners het hebben afgesproken? Ook kijken we net als de pensioenraad of er een eerlijke verdeling is van de voor- en nadelen voor de jongere en oudere deelnemers. En we kijken naar de kosten en of we het kostenefficiënt kunnen uitvoeren. Uiteindelijk, onderaan de streep, gaat het om de deelnemers. Varen is een intensief beroep, daar hoort een goed pensioen bij.”

Het nieuwe pensioenstelsel

Er is de afgelopen jaren veel veranderd in onze samenleving. We worden steeds ouder. Er zijn minder werkenden en meer gepensioneerden. En we werken niet meer ons hele leven bij één werkgever. Daarom is er een nieuw pensioenstelsel nodig. Daarin zal het pensioen sneller omhoog gaan als het goed gaat met de economie. En het daalt als het economisch slechter gaat. Ook wordt het straks duidelijker hoeveel premie u inlegt en hoeveel pensioenvermogen u opbouwt.

Niet alles wordt anders in het nieuwe pensioenstelsel. Net als nu blijft het nieuwe stelsel gebaseerd op solidariteit en het samen delen van risico's. Bijvoorbeeld bij overlijden en arbeidsongeschiktheid. Daarnaast blijft deelname aan de pensioenregeling via uw werkgever verplicht. Uw werkgever betaalt ook nog steeds mee aan uw pensioen.

Meer over het nieuwe pensioenstelsel leest u op www.koopvaardij.nl/pensioenakkoord.

Van zee naar de wal

Remko weet waarover hij het heeft. Ook al werkt hij al jaren aan wal, hij heeft ook gevaren. “Na een stage bij Anthony Veder heb ik drie jaar als bootsman op de Eendracht gewerkt. Daarna ben ik teruggegaan naar Anthony Veder, naar de grote vaart. Eerst als eerste stuurman en daarna als kapitein. Vervolgens heb ik de overstap gemaakt naar de wal.” Of hij toen iets met pensioenen had? Remko lacht. “Helemaal niets! Maar ik vond en vind het wel belangrijk dat het goed geregeld is. We besteden namelijk een kwart van ons salaris aan pensioenpremie. Ik ben toen in de pensioenraad gekomen en daarna heb ik de overstap gemaakt naar het bestuur. Eerst als aspirant-bestuurslid, toen werd ik bestuurslid, vervolgens vice-voorzitter en nu ben ik voorzitter.”

Leuke combinatie

En die functie bevalt Remko prima. “De tijd waarin we nu zitten, met het nieuwe pensioenstelsel en de gevolgen van de coronacrisis, is ontzettend interessant. En de pensioenwereld is een heel andere wereld dan de scheepvaart. Je hebt het opeens over miljarden, over andermans geld. Ik kom uit de scheepvaart, ik ben nu global director fleet services bij Fugro. De scheepvaart is een heel operationele wereld. In de pensioenwereld gaat het veel meer over de lange termijn. Ik vind het ontzettend leuk om die twee werelden te combineren.” ←



Voorzitter van de pensioenraad Martijn Mobach:

‘Ons pensioenfonds is gezond’

Hoe functioneert het bestuur? Welke beslissingen neemt het? En waarom? Daarover geeft de pensioenraad een oordeel of een advies. Pensioenraadvoorzitter Martijn Mobach blikt terug op 2020.

“**W**e kijken met een frisse blik naar de prestaties van ons fonds en naar het beleid van ons bestuur”, zegt Martijn. “In feite zijn we leken. Getrainde leken weliswaar, maar die onbevangenheid is ons voordeel. Alles is bespreekbaar, domme vragen bestaan niet.” Met een frisse blik heeft de pensioenraad gekeken naar de prestaties in 2020. “Die hebben we getoetst aan een tiental normen: voldoen ze daaraan? We zijn heel erg positief. Het beleid van het bestuur is zeer goed, het bestuur is kundig, het zorgt voor een evenwichtige verdeling van de belangen van de verschillende deelnemersgroepen en het informeert ons goed.”

Twee dingen

Niets dan lof dus? Nou vooruit, twee kleine kanttekeningen dan. De eerste: er zitten te weinig vrouwen en te weinig jonge mensen in het bestuur. “Dat is lastig op te lossen, want er werken nu eenmaal veel meer mannen in de koopvaardij. En jongeren zijn moeilijk te mobiliseren.” De tweede kanttekening is het ICT-systeem van MN, de organisatie die de pensioenen administreert. “Dat systeem moet vernieuwd en dat vlot nog niet erg. Geen acuut probleem, maar we houden dat wel scherp in de gaten.”

Efficiënte machine

Over de grote lijnen zijn Martijn en zijn mede-raadsleden dus zeer positief. Het fonds staat er dan ook goed voor. “We hebben een gezond fonds: onze dekkingsgraad lag in de afgelopen maanden steeds boven de 110%. Dat is helaas nog niet voldoende om de pensioenen te indexeren met de

volledige prijsinflatie. Maar het fonds is en blijft een bewezen efficiënte en betrouwbare machine. Van elke euro pensioen die je krijgt, nu of later, heb je maar zo’n 30 eurocent zelf ingelegd. De andere 70 eurocent is rendement op de beleggingen. Die resultaten kunnen we alleen halen omdat we met zoveel zijn.”

Nieuwe stelsel

Martijn is nu een jaar voorzitter van de pensioenraad. Met veel plezier, zo zegt hij. “Ik vind het interessante materie. Afgelopen jaar hebben we geprobeerd efficiënter te vergaderen. Zo bespreken we sommige onderwerpen eerst voor in een klein team. Het resultaat daarvan bespreken we met de hele pensioenraad: klap erop en klaar.”

De komende jaren staan in het teken van het nieuwe pensioenstelsel. Dat wordt een spannende periode, vindt Martijn. “De pensioenraad heeft in dat traject een versterkt adviesrecht. We zullen de keuzes dan ook kritisch volgen. Het doel is dat het nieuwe stelsel wat flexibeler wordt en beter inspelt op individuele wensen. Ik kijk ernaar uit, maar tegelijk is de druk best hoog. We moeten met elkaar afspraken maken voor de komende decennia.”

Over de pensioenraad

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

JAARVERSLAG 2020 IN HET KORT

Financiële situatie

Na een turbulent coronajaar sloten we 2020 af met een dekkingsgraad* van

112,6%.

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

Beleggingen

In 2020 steeg ons vermogen naar ruim

€ 4,5 miljard

Dit vermogen beleggen we om uw pensioen te laten groeien.

Bijvoorbeeld in aandelen, onroerend goed en bedrijfsobligaties. Daarmee behaalden we in 2020 een rendement van

8,7%.

Minder deelnemers

In 2020 daalde het aantal werkgevers, deelnemers en pensioengerechtigden bij Bpf Koopvaardij. Daarbij speelt de coronacrisis een belangrijke rol.

183

werkgevers (-10)

4.932

zeevarenden (-300)

19.282

oud-zeevarenden (+236)

28.828

pensioengerechtigden (-677)

In totaal:

53.042

deelnemers (2019: 53.783)

Van alle deelnemers woont **15%** in het buitenland.

Bewuster beleggen

Bij onze beleggingen houden we rekening met de gevolgen ervan voor **MENS**, **MAATSCHAPPIJ** en **MILIEU**. In 2020 zijn we hiervoor onze aandelen nog bewuster gaan selecteren. 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.

Kosten

PENSIOENUITVOERING

(administratie en communicatie)

2020

€ 6,12 miljoen

2019

€ 6,26 miljoen

KOSTEN PENSIOENUITVOERING PER DEELNEMER

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

€ 181,33

€ 180,08

VERMOGENSBEHEER

€ 17,5 miljoen

€ 16,5 miljoen

De totale kosten van de pensioenuitvoering daalden. Met minder actieve deelnemers en pensioengerechtigden vallen de kosten per deelnemer toch iets hoger uit dan in 2019.

De stijging van de kosten van het vermogensbeheer komt voort uit de hogere kosten voor het beheer van de beleggingen, de hogere transactiekosten en de hogere algemene kosten.

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



'Nederland is een droom voor Roemenen'

Radu-Marin Tamas (60) werkt al bijna twintig jaar voor Wagenborg. Dat hij als Roemeen voor een Nederlands bedrijf ging werken, was een bewuste keuze.

Radu-Marin startte zijn zeevaartcarrière in het Roemeense leger, eerst als marineofficier, daarna werd hij commandant. Maar het was een onrustige tijd, vanwege de Roemeense revolutie. Er was veel armoede en corruptie. Radu-Marin besloot het leger achter zich te laten. "Ik las veel over Nederland en heb veel documentaires over Nederland bekeken. Toen werd het echt mijn droom om voor een Nederlands bedrijf te gaan werken."

Kapitein bij Wagenborg

In 2001 besloot Radu-Marin te solliciteren bij een Nederlandse reder. Hij werd aangenomen, maar na een jaar was er geen werk meer voor hem. Gelukkig kon hij in 2002 bij Wagenborg aan de slag. Eerst als tweede stuurman, al vrij snel groeide hij door naar de functie van kapitein. Hij heeft het er helemaal naar zijn zin. "Het bedrijf is stabiel en solide. Je krijgt op tijd betaald, de schepen zijn modern en goed onderhouden. Onder zeevarenden hebben Nederlandse rederijen een heel goede naam, net als Noorse en Duitse. Ik ben nog altijd blij met de keuze die ik destijds heb gemaakt."

Door het ijs

Radu-Marin is kapitein op de Arubaborg, een vrachtschip van ruim 140 meter lang. Het schip vervoert vooral droge cargo: houtpulp, koper, zink, titanium, windmolens, windgeneratoren en kabels voor offshorebedrijven. Die vracht brengen Radu-Marin en zijn crew de hele wereld over: Scandinavië, de Verenigde Staten en Canada, het Caribisch gebied, Zuid-Korea, Duitsland, Frankrijk, Griekenland. Radu-Marin heeft de hele wereld gezien, in allerlei weersomstandigheden. Ijs is daarbij een terugkerend thema. "Op de Baltische Zee bijvoorbeeld, maar ook bij Canada. Drie jaar geleden lag er daar zoveel ijs dat we er niet één maar drie dagen over deden om de bestemming te bereiken. Canada is een modern land, maar niet als het om de scheepvaart gaat. Hun ijsbrekers stammen uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Ijs van een meter dik in Canada is veel erger dan ijs van anderhalve meter dikte in de Baltische Zee. Bovendien heb je bij Canada vaak ijsvlokken in het water, daardoor raakt het koelsysteem van het schip verstoort."

Op volle kracht

Wie nu denkt: Radu-Marin moet niets hebben van ijs, heeft het mis. "Ik vind het leuk. Ons schip kan ijs van een halve meter tot een meter dikte aan. Maar je moet wel voorzichtig zijn in delen waar niet overal ijs ligt. Als je in zo'n ijsvrij stuk komt en je vaart op vol vermogen, kun je het schip beschadi-



FOTO'S: RADU-MARIN TAMAS



Grote liefde

Radu-Marin mag dan voor een Nederlands bedrijf werken, hij is al die tijd met zijn vrouw en zoon in Roemenië blijven wonen. Daar hoopt hij straks van zijn pensioen te gaan genieten. Officieel moet hij nog zeven jaar werken, maar hij overweegt om op zijn 65^{ste} te stoppen. "Ik heb nog geen beslissing genomen, ik wil zo lang mogelijk doorwerken. Maar ik kijk er wel naar uit. Ik werk al 37 jaar. Op mijn 65^{ste} moet ik mijn vaarbewijs verlengen. Ik denk dat ik dat beter niet kan doen. Want als ik dat doe, wil ik terug naar zee. De zee is mijn eerste, grote liefde."

gen als je opnieuw het ijs in vaart. Het luistert dus nauw, je moet goed weten wat je doet. Want als je te langzaam gaat, kun je vast komen te zitten." En dan? "Dan moet je een ijsbreker bellen. Als je in Europa bent althans, in Canada ben je zelf de ijsbreker." Hij lacht hard. "Dan is het een kwestie van manoeuvreren: naar links en rechts. Zodra er een klein ijsvrij stuk ontstaat, kun je op volle kracht het ijs proberen te breken. Het is me een paar keer overkomen en we kwamen er altijd weer uit. Het schip is goed uitgerust voor dat soort situaties."

Radu-Marin (aan het hoofd van de tafel) en zijn collega's aan boord van de Arubaborg.

Sociale zekerheid

Het gesprek met de joviale Roemeen komt op het onderwerp pensioen. Daar zit hij zelf immers niet meer zo ver vandaan. Voordat Roemenië toetrad tot de Europese Unie, bestond er niet zoiets als pensioen in het land. Nu wel, maar het is duur en het levert niet veel op. Roemenen in dienst bij een Nederlandse werkgever waren niet enthousiast om te gaan sparen voor hun pensioen, vertelt Radu-Marin. "Ze hadden hun salaris liever geheel op hun bankrekening. Het kostte hen alleen maar geld, dachten ze. Maar toen collega's met pensioen gingen, zagen ze de voordelen: een inkomen voor later. Dat kun je zelf niet bij elkaar sparen. Het Nederlandse stelsel van sociale zekerheid staat hoog aangeschreven in Roemenië, daarover wordt op internetfora veel geschreven." ←

Scheepskok en *The Voice*-zanger René Jonker

**‘Op een zeilschip
leer je heel
acrobatisch
koken’**



FOTO'S: JEROEN BOUMAN

Theatermaker, schilder, deelnemer aan het afgelopen seizoen van *The Voice of Holland* én scheepskok: René Jonker (53) is van vele markten thuis. Hij kan smakelijk vertellen over dat koken “in een op hol geslagen lift”.

Een van de schepen waarop René zijn carrière als scheepskok beleefde, was de *Wylde Swan*. Deze topzeilschoener doet dienst als rondreizend klaslokaal voor leerlingen van middelbare-schoolleefijd. “We hadden inclusief crew zo’n 45 man aan boord. Dus het was wel doorwerken om zo’n hele meute te voeden. Ik begon om 6 uur in de ochtend voor het ontbijt. Om 8 uur ’s avonds, na de afwas, was ik klaar. Ik had weliswaar hulp van twee studenten, maar”, René lacht terwijl hij het vertelt, “ze konden nog geen ui van een ei onderscheiden. Dus het kwam vooral op mij aan.”

Vers of diepvries

Vóór vertrek levert René een lijst met ingrediënten aan en wordt het schip tot aan de nok toe volgeladen: elk beschikbaar plekje is bezet. Onderweg is afwijzing het toverwoord: couscous, bruine rijst, aardappelen, pasta, gevulde soep. “Verse groenten, vlees, vis en zuivel zijn op een gegeven moment op, dan komt het vooral aan op de diepvries. Dat is ook een leuke uitdaging. Je moet even

voeling krijgen met het koken voor zo’n grote groep, maar dat heb je snel door. Ik weet natuurlijk hoeveel gram pasta, aardappelen, groenten, et cetera, je per persoon nodig hebt.” Eenmaal in een haven slaat René vooral veel verse ingrediënten in. “Ik kon in het logboek van de vorige kok precies zien bij welke marktjes en adresjes ik moest zijn.”

De héle keuken onder

Koken op een zeilschip op zee heeft veel weg van een circusact. “Zo’n schip maakt veel slagzij. Normaal zit een kombuis middendecks, maar bij een schip als de *Wylde Swan* voorin, waardoor je extra last hebt van die deining. Bovendien zitten er geen ramen in de kombuis, dus je ziet bewegingen niet aankomen. Je bent aan het koken in een op hol geslagen lift. Op verzoek van de kapitein bakte ik soms pannenkoeken. Dan zit je met hele grote pannen beslag en als zo’n boot tekeergaat... Het is weleens gebeurd dat zo’n pan eerst gewichtloos in de lucht hing en daarna op de vloer kwakte. De héle keuken onder. Dan was het schoonmaken geblazen: bukken, overal onder, terwijl dat schip alle kanten opgaat.”

Overstag met de oven

Ook de oven had zo zijn eigen gebruiksaanwijzing. “Je moet de trays er schuin in doen, zodat ze in horizontale positie blijven. De kapitein gaf een seintje als we overstag gingen. Hup: kokendhete trays eruit, met die overstagbeweging mee en de trays de oven weer inschuiven.” René lacht. “Je leert er heel acrobatisch van koken. En bij zwaar weer was het helemaal niet te doen. Dan moest ik

Rijk aan ervaring

“Als scheepskok was ik veertien uur per dag in touw. Voor een hongerloontje, onder het mom ‘je ziet van alles’. Dus dan stond ik te koken en hoorde ik ineens ‘walvis!’ roepen. Maar tegen de tijd dat ik dan, met aardappelschilmesje en al, op het dek was, was die walvis natuurlijk al lang weer verdwenen.”





Typisch tall ship

De Wylde Swan is niet alleen een 'rondreizend klaslokaal', de schoener deed ook mee aan *tall ship*-races. Ook dan was René van de partij in de kombuis. "Tijdens die races heb je een speciaal Captains dinner: een soort Hollandse rijsttafel met zo veel mogelijk schaaltes en hapjes.

Dat bestond uit typisch Nederlandse gerechten en ingrediënten: kapucijners, veldertjes, bruine bonen, uitgebakken spek, piccalilly, gebakken uitjes, aardappelen, verse worst, en appelmoes natuurlijk."

René bracht tijdens de blind auditions een prachtige versie van *Als de liefde niet bestond* van Toon Hermans en veroverde een plek in het team van Jan Smit. Hij bracht het tot de *battles*. "Het was echt ontzettend leuk om te doen. Of het mij ook voor de toekomst iets brengt, moet nog blijken."

Toekomstplannen

Is dat iets waar René weleens over nadenkt, de (verre) toekomst? "Als zzp'er bouw ik geen pensioen op via een werkgever. Ik probeer zelf wel te sparen, maar in tijden van karige inkomsten, zoals vorig jaar door corona, is dat moeilijk. Soms vind ik het wel confronterend om hierover na te denken. Aan de andere kant: ik ben juist een voorstander van zo lang mogelijk actief en in beweging blijven. En optreden is niet echt leeftijdsgebonden." En terug naar de kombuis? "Ja, dat trekt ook wel weer, moet ik zeggen. Maar niet op een zeilschip, dat moet je echt doen in de *hot days of your life*." ←

mezelf met een touw vastnoeren aan de leuning van de werkbank om een beetje te kunnen blijven staan."

Nog een handicap op een zeilschip: de afvoer leidt een geheel eigen leven. "Het water loopt soms net zo hard weer terug de keuken in. Ik heb weleens met laarzen aan in een soort bruinige prut staan koken. Want ja, die gasten moeten toch eten."

Blind auditions

Naast zijn reizen op de Wylde Swan heeft René ook als scheepskok gewerkt op de bruine vloot. "Dat waren tochten over het IJsselmeer of op de Waddenzees. Dat was echt een eitje in vergelijking met het koken op een zeezeilschip." Na ongeveer vijf jaar keert René perma-

ment terug aan wal, om daar qua werk van het een in het ander te rollen. Zo maakt hij samen met regisseur Ilay den Boer een aantal theatervoorstellingen. Voor één daarvan doet een Amsterdamse rondvaartboot dienst als theater – zo is hij toch weer terug aan boord. Ook de muziek is bij René nooit ver weg. Hij was voorman van de band Oud Zuid en hij deed mee aan het afgelopen seizoen van *The Voice of Holland*. "Ik vond mezelf er eigenlijk te oud voor, ik had jurylid Anouk weleens wat snedige opmerkingen horen maken naar iemand die een stuk jonger was dan ik. Maar op aandringen van Ilay heb ik toch een nummer ingestuurd en toen mocht ik auditie doen. Daar heb ik uiteraard volmondig 'ja' tegen gezegd."



FOTO: MIRJAM VAN DER LINDEN

‘Pas als ik van boorden, weet ik zeker dat ik naar huis ga’

Kapitein Joris van Vuuren (48) vaart kriskras de wereld over. Natuurlijk mist hij zijn vrouw en dochters, maar ze weten niet beter in huize Van Vuuren. Eenmaal thuis draait Joris snel weer mee in het gezin.

“**B**ij de wilde vaart varen we geen vaste routes. Daardoor weet ik ook nooit precies wanneer ik van boord ga. Vroeger leefde ik aan het einde echt toe naar de aflossing, maar dat heb ik afgeleerd. Het loopt namelijk vaak anders. Het gebeurt soms dat de kade waaraan we moeten lossen, bezet is. Dan moet je buitengaats wachten en dat kan wel twee weken duren. Dus ik weet pas zeker dat ik naar huis ga, als ik van boord ben.

Zeemansgezin

Als ik op zee ben, mis ik mijn vrouw en dochters uiteraard, maar dat vind ik niet iets negatiefs. Ik probeer elke week te bellen. En we kunnen mailen en appen aan boord. Maar natuurlijk is het soms wel moeilijk. Bijvoorbeeld als er thuis

iets speelt waarbij ik niet kan helpen. Verjaardagen mis ik ook vaak. Ik ben wel bij de geboortes van mijn kinderen geweest. Dat valt redelijk te plannen. Voor sterfgevallen geldt dat natuurlijk niet, je kunt hooguit proberen om bij de uitvaart te zijn. Dat heb ik met mijn zus en schoonouders meegemaakt. Dat zijn lastige dingen. Maar verder zijn we als gezin niet anders gewend. Het leven thuis gaat door en als ik weer thuis ben, probeer ik zo snel mogelijk mee te draaien in het gezinsleven. In het begin is dat altijd even zoeken. Mijn vrouw en dochters hebben hun vaste ritme en met mij erbij verandert die balans.

Geen drama

Ik probeer thuis vooral lekker te niksen: ik lees wat en fiets een paar keer per week. Aan het einde van mijn verlof, een paar dagen voor vertrek, merk ik dat ik al wat meer met mijn gedachten bij het werk zit. Als het praktisch haalbaar is, brengen mijn vrouw en kinderen mij weg naar Schiphol. Als ik op een doorde-

weekse dag vertrek, is het afscheid bij het ontbijt. Het is wat het is, we maken daar nooit zo'n drama van.

Eerder stoppen

Ik vaar nu 25 jaar en ik denk niet dat ik het tot mijn pensioen blijf doen. Het varen zelf staat me niet tegen, maar ik kan als kapitein niet meer doorgroeien aan boord. Daarom denk ik wel dat ik ooit iets anders ga doen. Maar ik weet nog niet wat, dat komt wel. Over mijn pensioen denk ik nu nog niet actief na, maar ik heb het wel goed geregeld: ik heb wat spaargeld belegd en ons huis is deels afbetaald. Tegen de tijd dat mijn pensioen in zicht komt, ga ik zeker bellen met het pensioenfonds. Ik zou het niet erg vinden om wat eerder te stoppen met werken.” ←

Joris van Vuuren werkt 25 jaar op zee en is in dienst van BigLift Shipping, onderdeel van de Spliethoff Group. Hij vervoert met zijn crew “alles wat niet in een container past”. Joris woont met zijn vrouw en twee dochters (15 en 12) in Amsterdam.

KIJK NAAR DE ZEE

*Ga aan de vloedlijn staan en kijk naar de zee.
Overzie die onbegrensde ruimte en herken iets.
Herken iets van jezelf.*

*Merk hoe dit uitzicht als een inzicht in je aanklotst.
Voel dat deze kust een hemelsbreed gevoel
van zelfvernieuwing in je wakker kust.*

*Die onmetelijkheid zit ook in jou.
Dat beeld komt nu ineens heel helder boven water.*

*Kijk naar de zee en geef haar weerspiegeling gelijk.
Dit ben jij. Een mens zonder enige koudwatervrees.
Een mens die moeiteloos wegzwemt van zijn eigen onzekerheid.*

*Kijk niet achterom. Kijk naar wat zich voor je uitstrekt
en begrijp: het oude veraf is het nieuwe dichtbij.*

*Wat een gedachte! Je hoeft er alleen het cadeaupapier
nog maar van af te halen en ze is van jou.*

Helemaal van jou.



ARTHUR LAVA

UIT: EEN FEEST VAN JEWELSTE,
UITGEVERIJ VOETNOOT, 2014
FOTO: MARTIN WAALBOER