

OP KOERS

→ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ



SENIOR CHIEF ENGINEER
KEES VAN DER PLAS

**‘Liever eerder
met pensioen’**

→ *Samenwerking bij
Muller Dordrecht
‘Je moet de klus echt
samen klaren’*

→ *Henk Schiffmacher
tatoeëert onderweg
de hele bemanning*



‘In mijn pensioendroom zeilen mijn vrouw en ik rond de Griekse eilanden’

Kees van der Plas (59) werkt als senior chief engineer bij Stena Line. We spraken met de joviale Katwijker over zijn werk en zijn pensioenkoers.

“De zee zit bij ons in de familie. Mijn vader was visser en mijn broer werd, net als ik, scheepswerktuigkundige. Ik heb zelf een blauwe maandag op zee gevestigd. Maar dat lag me niet. Op mijn 21ste ging ik op de veerboot naar Engeland werken. Bij de Stoomvaart Maatschappij Zeeland, die later werd overgenomen door Stena Line. Ik werk hier al 38 jaar, met veel plezier. Ik ben er trots op dat ik leiding mag geven aan een team jonge professionals die hard werken om het schip in een goede technische staat te houden. Tegenwoordig vaar ik op een

RoPax-ferry, de Stena Transit, tussen Hoek van Holland en Killingholme. Dit type schip kan zo'n vier kilometer aan vrachtwagens vervoeren en driehonderd vrachtwagenchauffeurs.

Vroeger was de pensioenleeftijd voor zeelieden bepaald op 60 jaar. Vanwege de zwaarte van het beroep. Dit werd veranderd in 65 jaar, maar nog steeds met fiscale regelingen om eerder met pensioen te kunnen. In 2015 werd de pensioenleeftijd uiteindelijk bepaald op 67 jaar. Van 60 naar 67 jaar is een veel grotere sprong dan bij beroepen waar de AOW-leeftijd altijd al op 65 jaar lag. Het kwam hard aan bij onze beroepsgroep. Bij de nieuwe cao-onderhandelingen pleiten we voor pensionering met 64 jaar, waarbij de werkgevers het AOW-gat tussen 64 en 67 jaar dichtten.

Niet zo lang geleden overleed een collega op zijn 60ste. Dat zette mij aan het denken. Ik wil niet door tot mijn 67ste. Daarom ga ik me volgend jaar verdiepen in mijn pensioen en laat ik me informeren door het fonds. Misschien kan ik mijn uitkering aan het begin wat ophogen.

In mijn pensioendroom zeilen mijn vrouw Jacqueline en ik maandenlang rond de Griekse eilanden. We zijn gek op Griekenland. Als onze pensioenen toereikend zijn, kopen we een boot en varen we dit avontuur tegemoet.” ←

Meer weten over uw pensioen?

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

Voor uw persoonlijke pensioengegevens gaat u naar 'Inloggen' op www.koopvaardij.nl.

VOOR DE BOEG

→ INHOUD

OP KOERS	2
VOOR DE BOEG	3
SAMENWERKING	4
VERNIEUWD: WEBSITE EN MIJN KOOPVAARDIJ	6
WONEN IN HET BUITENLAND	8
HERSTELPLAN	11
PENSIOENRAAD	12
ZEEMANSTATOEAGES	14
LOGBOEK	17
STUDEREN IN VLISSINGEN	18
JAARVERSLAG 2019	21
WELKOM THUIS	22
HET SCHEEPVAARTHUIS	23
GEDICHT	24

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave september 2020, jaargang 1

© 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. **Hoofdredactie:** Bpf Koopvaardij **Productie en eindredactie:** Van Luyken **Tekst:** Howard Krol **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:** Joris den Blaauwen

Tijden van verandering

In 1963 schreef Bob Dylan zijn lied The Times They Are a-Changin'. Een boodschap die vandaag niet minder actueel is. We leven in tijden van verandering. Dat ervaren en beseffen we allemaal. De impact van de coronacrisis op ons persoonlijke leven is groot. Voor pensioenfondsen zijn er financiële gevolgen. Ingrijpende maatschappelijke veranderingen lijken onontkoombaar. Maar ik ben een optimist. Ik vertrouw erop dat uit deze situatie ook iets goeds kan groeien. Zoals meer samenwerking en solidariteit in de wereldsamenleving. Je ziet dat onder druk onze creativiteit én saamhorigheid toenemen. Tijdens én na de coronacrisis hebben we beide nodig. Ook bij de pensioenen is 'samen' het sleutelwoord. Overheid, werkgevers, werknemers én de pensioenfondsen zijn bezig om met elkaar de beste koers uit te zetten naar een sterk pensioenstelsel in de eenentwintigste eeuw. Dat begint nu concreet vorm aan te nemen. Ik proef daarbij een positieve energie. Net zoals deze doorklinkt in de song van Dylan. En er is nog iets waaruit zo'n positieve energie spreekt: uit de artikelen in ons vernieuwde magazine. Ik wens u veel leesplezier en een gezond najaar.



ERWIN CRAMER

Directeur Bestuursbureau
Bpf Koopvaardij

‘JE MOET DE KLUS ECHT SAMEN KLAREN’

Zeelieden van verschillende generaties aan boord, hoe werkt dat in de praktijk? We gingen te rade bij zeesleeponderneming Muller Dordrecht en spraken met kapitein Marcel van Honk en stagiair Melvin Brokx.





“Met een crew van gemiddeld acht man ben je sterk afhankelijk van elkaar”

“Met een crew van gemiddeld acht man ben je sterk afhankelijk van elkaar. Ons werk is ook niet geheel zonder risico. Ik spreek altijd van tevoren het doel en de werkwijze van de missie nauwkeurig met de bemanning door. Soms geef ik de jongens op het dek een geplastificeerde tekening van de opdracht. Zodat er geen misverstanden kunnen ontstaan. Als ik met nieuwe matrozen werk,

Marcel van Honk (50)

gebruik ik de radio wat meer. Als we vaker hebben samengewerkt, kan er veel met handgebaren. Wanneer iets fout gaat, roep ik in het heetst van de strijd wel eens iets als: ‘Hé halvezool, je let niet op.’ Maar dat schelden tegen de crew mag niet meer. Daar ben ik voor op cursus geweest. Hahaha. Over onze stagiair Melvin heb ik niets te klagen. Het is een slimme jongen. Ik heb hem aangeraden door te leren. Voor een hbo-diploma te gaan. Ik vind het trouwens leuk om met jonge mensen te werken. Ze zijn soms wat onbesuisd en dat moet worden bijgestuurd. Aan de andere kant, als we er met elkaar over praten, brengen ze ook nuttige ideeën in. Dat stimuleert mij om ook kritisch naar mijn eigen werkwijze te kijken.”



“Goed samenwerken is hier superbelangrijk”

“Ik volg de mbo-opleiding *Maritiem officier alle schepen* in Rotterdam. Ik vind een stage in de offshore leuker dan bijvoorbeeld varen op een drogeladingschip. Bij een bedrijf als Muller Dordrecht is het werk dynamischer. Ook het deel uitmaken van zo’n kleine crew spreekt me aan. Goed samenwerken is hier superbelangrijk. Je moet de klus echt samen klaren. In het begin was ik nog niet zo vertrouwd met

Melvin Brokx (20)

het werk. Maar dankzij een ervaren Filipijnse matroos en de officieren aan boord kreeg ik er snel grip op. Aanvankelijk verliep het contact met kapitein Van Honk veel via de radio en moest ik geregeld naar de brug komen om zaken te bespreken. Maar op den duur krijg je het door en raak je steeds meer op elkaar ingespeeld. Toen ik begreep hoe ik bijvoorbeeld de ankerkettingen tussen twee pennen moest vastzetten, hoefde er geen radio meer aan te pas te komen. Ik kon volstaan met een duim omhoog in de richting van de kapitein op de brug.”



Ook binnen de leiding van het familiebedrijf Muller Dordrecht speelt samenwerking tussen de generaties een belangrijke rol. Lees het interview met directeur Bram Muller hierover op www.koopvaardij.nl/opkoers. Meer over Muller Dordrecht: www.muller-dordrecht.nl.

PENSIOENINFORMATIE NU NOG OVERZICHTELIJKER

Vragen over pensioenaangelegenheden? Op onze website www.koopvaardij.nl vindt u snel en gemakkelijk de informatie die u zoekt. Om u als bezoeker optimaal gebruiksgemak te bieden, hebben we onlangs onze site vernieuwd. Ook het portaal Mijn Koopvaardij is veranderd. Wat is er nieuw?

FOTO: SHUTTERSTOCK

Website

- www.koopvaardij.nl heeft een eigentijdse en vooral overzichtelijke vormgeving gekregen.
- Belangrijke onderdelen hebben nu een eigen gezicht. Zo kunt u alle formulieren snel vinden via Downloads.
- We hebben de teksten opnieuw ingedeeld en bondiger gemaakt. Dat leest gemakkelijker.
- De weergave op de tablet en de smartphone is verbeterd. U scrollt uiterst soepel langs de blokjes informatie.
- Niet-Nederlandstalige lezers kunnen met één klik 'switchen' van de Nederlandse naar de Engelse tekst.

Uw mening is waardevol

We nodigen u van harte uit om de website en Mijn Koopvaardij te bekijken. Én Mijn Koopvaardij te beoordelen. Dit kan in Mijn Koopvaardij zelf. We hechten veel waarde aan uw mening. Ziet u een mogelijkheid tot verbetering? Wij horen het graag.

Mijn Koopvaardij

- Mijn Koopvaardij, de beveiligde online-omgeving met uw persoonlijke pensioengegevens, heeft eenzelfde make-over gekregen als de website. De indeling is overzichtelijker, de tekst korter. Zo kunt u sneller uw weg vinden.
- Als gebruiker kunt u hier makkelijker uw postvoorkeur doorgeven en e-mailadres of telefoonnummer wijzigen of aanvullen.
- We zijn bezig met het zo veel mogelijk vervangen van papieren formulieren. Het aanvragen van uw pensioen bijvoorbeeld kan nu grotendeels digitaal. Toegang tot uw eigen pensioengegevens krijgt u met gebruik van DigiD of eIDAS bij www.mijnkoopvaardij.nl.





Uw pensioenpost digitaal

[Lees meer](#)

Onze dekkinggraad is 108,2%
[Lees meer >](#)

Wilt u meer weten over

[Uw pensioen](#) >

[Pensioen voor uw gezin](#) >

[Betaaldata pensioen](#) >

[Wonen in het buitenland](#) >

Verandert er iets in uw situatie? [Kijk hier](#)



Master mariner Willem Frowein woont in Canada

‘Een zeeman kan zich overal thuis voelen’



Willem Frowein (61) woont op een mooie plek aan de oostkust van Canada. De oorspronkelijk uit Den Haag afkomstige master mariner heeft ook de Canadese nationaliteit aangenomen. Toch overweegt hij een terugkeer naar zijn geboorteland. Om dichterbij de buurt te zitten van de Nederlandse rederijen waarvoor hij graag zou willen varen.

“Canada mag misschien wel de langste kustlijn ter wereld hebben, het is niet zo’n grote zeevarende natie als Nederland”, legt Willem uit als we hem interviewen via Skype. “De Nederlandse scheepvaart is op een bepaald gebied zelfs wereldmarktleider. Er is ook veel innovatie. De Nederlandse rederijen hebben moderne zeeschepen en de bemanningen zijn kundig. Ik heb in het verleden met veel plezier gewerkt voor bergingsbedrijf Smit en de reders Spliethoff en Wagenborg.”

Van dekjongen tot master mariner

Willems carrière begon van onderaf aan: “In 1977 ging ik voor het eerst naar zee. Als dekjongen. Na verloop van tijd behaalde ik de stuurmandiploma’s voor zeeschepen en zeesleepboten.” Later verkreeg Willem de hoogste rang in de civiele zeescheepvaart, die van *master mariner*, zowel in Nederland als in Canada. Het stelt hem in staat van elk type schip van welke omvang dan ook gezagvoerder te zijn. Willem: “Ik heb

gevaren op tankers, bulk carriers en coasters. Maar ook op baggerschepen, offshore-schepen, zeesleepboten en bergingsvaartuigen. De afgelopen jaren werkte ik onder meer voor een Canadese rederij op een ijsbrekend bevoorradingschip in het Noordpoolgebied.”

Ruimtevaart en de liefde

“Waarom ik in Canada ben gaan wonen? In Frans-Guyana heb je een lanceercentrum van het European Space Agency. Ik was daar ooit met een bergingsschip van Smit Tak om een Ariane 4-draagraket uit zee op te vissen. Zulke raketten komen terug naar de aarde na de lancering van een satelliet. Bij de terugkeer van die raket ging er iets flink mis. Mijn persoonlijke missie daarentegen verliep beter. Aan wal ontmoette ik Marianne, met wie ik later ben getrouwd. Dat zij een Franse moeder en een Canadese vader heeft, speelde een rol bij de keuze van ons woonland. We verbleven eerder zo’n 15 jaar in Frankrijk. Sinds 2004 wonen we in Canada.”





Aantal werkenden en gepensioneerden in het buitenland

Bpf Koopvaardij telt in vergelijking met andere Nederlandse pensioenfondsen veel deelnemers en gepensioneerden die in het buitenland wonen. Dat zijn overigens veelal zeevarenden die in hun eigen land van herkomst wonen en voor Nederlandse rederijen werken of hebben gewerkt. Van Canada tot Kaapverdië, van Portugal tot Polen, overal vindt u (voormalig) zeevarenden die aan ons fonds verbonden zijn. Van de **53.783** personen in de pensioenregeling van ons fonds – onder wie ook nabestaanden van zeevarenden – woont circa **25%** in het buitenland. De meesten daarvan in **Spanje**.

**Wonen in
het buitenland:
wat moet
u regelen?**

Als u als zeevarende de hele wereld over gaat, kan het gebeuren dat u een keer in een land komt waarvan u denkt: hier zou ik wel willen wonen. De sfeer, het klimaat, de manier van leven, er kunnen allerlei redenen zijn om een nieuw woonland te kiezen. Sommigen doen dat al tijdens hun werkzame leven, anderen emigreren bij hun pensionering. Wie naar het buitenland vertrekt, moet wel een aantal administratieve zaken regelen voor zijn of haar pensioen. Meer informatie hierover vindt u in onze online-editie: www.koopvaardij.nl/opkoers.



**‘Met pensioen?
Zolang de zee niet
opdroogt, wil ik
blijven varen’**

**De witte stilte
van het Île d’Orléans**

Willem en Marianne wonen aan de oostkust op Île d’Orléans, een eiland dat met een brug verbonden is met het vasteland. “We wonen redelijk afgelegen. In de zomer komen er wel wat toeristen, maar in de lange winter is het een stil sneeuwlandschap. Ik houd van die rust en die witheid. Anderzijds, we zitten ook niet ver van de grote stad Quebec. In drie kwartier rijdt je daarnaartoe, je pakt het vliegtuig en voor je het weet, ben je in de havenstad waar het schip ligt waarop je gaat werken.”

Desondanks overwegen Willem en zijn vrouw om in Nederland te gaan wonen. Willem: “Ik zeg altijd dat een zeeman zich overal thuis kan voelen en dat hij overal kan wonen. Toch lijkt het me nu beter om dichterbij de buurt te zijn van de Nederlandse rederijen waarvoor ik graag zou willen varen. Ik ben Canadees staatsburger geworden, maar ik heb ook

nog ergens een geldig Nederlands paspoort liggen. En ik voel me nog steeds een echte Hagenees.”

Stijl van leidinggeven

Willem wil graag ingaan op zijn stijl van leidinggeven aan boord: “Ik ben niet zo’n dictatoriale kapitein, zo’n alleenheerserstype. Ik behandel mijn bemanning niet zoals ik vroeger zelf werd behandeld. Ik ben van de dialoog. Natuurlijk hebben jonge mensen leiding nodig, maar ik ga met iedereen met respect om. Zo creëer je een goede werksfeer en een gemotiveerde bemanning.”

Willem vindt dat de jonge generatie goed is opgeleid. “Maar stuurlieden zitten aan boord alleen nog maar naar die beeldschermen te staren. Er bestaat ook nog een horizon waar je af en toe een blik op moet werpen. En mocht de elektronica een keer uitvallen, dan moet je wel weten hoe een sextant werkt.”

Met pensioen en doorwerken

Is pensioen een onderwerp waar hij zich mee bezighoudt? Willem: “Als zoveel zeelieden dacht ik er in mijn jonge jaren niet over na. Dat is eigenlijk onverstandig. Daarom kaart ik het nu bij mijn eigen kinderen aan. Ik druk ze op het hart om te sparen en geld opzij te zetten voor later. Wanneer ik zelf met pensioen ga? Tja, ik zou mijn pensioenuitkering wel vervroegd willen laten ingaan, maar tegelijkertijd doorwerken. Ik ben een zeeman in hart en nieren. Ik kan niet stoppen. Zolang de zee niet opdroogt, wil ik blijven varen.” ←

Voldoende in kas

Als pensioenfonds moet je voldoende geld in kas hebben om de huidige én de toekomstige pensioenen te kunnen uitbetalen. Bij Bpf Koopvaardij is dat het geval. Wij zijn een solide fonds. Het afgelopen jaar behaalden we 14,4% rendement op onze beleggingen. Toch hebben we volgens de maatstaven van De Nederlandsche Bank (DNB) onvoldoende financiële reserves. Daarom moesten we begin dit jaar een herstelplan bij deze toezichthouder indienen. We leggen uit hoe het zit.

Wat houdt zo'n plan in?

Een herstelplan bevat vooral berekeningen. Hiermee laat je als pensioenfonds aan DNB zien hoe je binnen tien jaar je financiële situatie kunt verbeteren. In ons herstelplan gaan we er niet van uit dat daarvoor een premieverhoging of verlaging van de pensioenuitkering nodig is.

Waarom is een herstelplan nodig?

Omdat er in Nederland hoge eisen worden gesteld aan de financiële positie van de pensioenfondsen. In de kern gaat het om de beleidsdekkingsgraad van een fonds. Dit is de verhouding tussen het geld dat een fonds in huis heeft en het geld dat er nu en later aan pensioenuitkeringen uit gaat, gemiddeld over de afgelopen twaalf maanden. Is die verhouding 100%, dan heb je als fonds precies genoeg voor je pensioenverplichtingen. Maar dan ontbreekt een buffer. Voor als het een keer tegenzit.

Hoeveel moet de dekkingsgraad zijn?

Eind 2019 was onze beleidsdekkingsgraad over dat jaar 112,2%. Dat betekent dat je bij elke € 100 uit te keren pensioen (nu en later) € 12,20 overhoudt als buffer. Toch voldeden we hiermee niet aan de wettelijk vereiste dekkingsgraad van 112,6%. Geen groot verschil, maar toch. Een hogere dekkingsgraad is natuurlijk altijd beter. Bij 125% kun je bijvoorbeeld als fonds besluiten alle pensioenen volledig te laten meegroeien met de prijsinflatie. De historisch lage rentestand is in belangrijke mate de boosdoener. Hoe lager die rente, hoe meer geld pensioenfondsen in kas moeten hebben en hoe meer druk dat geeft op de dekkingsgraad. Zelfs goede beleggingsresultaten konden die situatie in het afgelopen jaar niet ongedaan maken.

Wat betekent het voor u?

Vooralsnog zijn er geen gevolgen voor uw premie of uw pensioen. Althans, zo keken wij ernaar voordat de coronacrisis uitbrak. Of deze crisis een grote impact op onze financiële positie zal hebben, is moeilijk te voorspellen. Het hangt er ook van af hoe snel de wereldeconomie zich herstelt. In ieder geval houdt ons bestuur de ontwikkelingen scherp in de gaten en past, als het nodig is, zijn beleid aan.

Volg hier de actuele berichtgeving over onze dekkingsgraad: www.koopvaardij.nl/dekkingsgraad.



DE STUURMANSKUNST VAN ONS BESTUUR

Het zijn woelige tijden in de wereld van de pensioenen. Een nieuw pensioenstelsel dat de komende jaren ingevoerd gaat worden, zorgen over de dekkinggraad. En om het nog moeilijker te maken, krijgt de waarde van de pensioenbeleggingen een flinke tik door de coronacrisis. Dat vraagt van het bestuur van ons pensioenfonds doordachte stuurmanskunst. Hoe loodst het ons hier doorheen? We vroegen het Hindrik van der Laan (68) en Martijn Mobach (50). Beiden zijn lid van onze pensioenraad, die het bestuur over een aantal onderwerpen adviseert en een oordeel geeft over beleidskeuzes.



Hindrik van der Laan

Hindrik van der Laan vertegenwoordigt sinds 2012 de gepensioneerden in de pensioenraad. Hiervóór was hij al actief in een voorloper van de pensioenraad, de deelnemersraad. Hij heeft 50 jaar gevaren, waarvan 25 jaar bij rederij Wagenborg. Tegenwoordig valt hij nog af en toe in als kapitein.

“Laat ik beginnen met het goede nieuws. Bpf Koopvaardij is een sterk fonds. Het bestuur heeft de zaken goed op orde. Dé graadmeter voor de kwaliteit van het fonds is de dekkinggraad. Die

was de afgelopen jaren redelijk stabiel. Verder doet het bestuur er alles aan om de pensioenen zo veel mogelijk te indexeren. Om ze te laten meegroeien met de stijging van de kosten van levensonderhoud. Vorig jaar vond er een gedeeltelijke indexering plaats, omdat onze dekkinggraad iets onder de norm voor volledige indexering zat. In zijn algemeenheid kun je zeggen dat het bestuur van ons fonds een redelijk behoudend beleid voert. Maar het indexeren is wel moeilijker als je kiest voor veilige beleggingen. Daarom is de verhouding in de beleggingsportefeuille tussen beleggingen met weinig risico (70%) en beleggingen met iets meer risico (30%) het afgelopen jaar gewijzigd in 60/40. Overigens kun je dit niet zomaar

‘Bpf Koopvaardij is een sterk fonds. Het bestuur heeft de zaken goed op orde’

Martijn Mobach

“In een jaar bespreekt de pensioenraad veel zaken met het bestuur. De beleggingsrapportages, de ontwikkeling van de regelgeving, de rekenmethoden, het jaarverslag. Veel zaken beoordeelt de pensioenraad achteraf. Maar in het gesprek met het bestuur richten we ons ook altijd op de toekomst.

De pensioenraad is positief over het bestuur. Er zitten bekwame, actieve mensen in. Ze leven de pensioenregelgeving nauwkeurig na, beheersen de risico's goed en wegen alle belangen zorgvuldig af. En ze zijn heel transparant over wat ze doen. Ook de pensioenraad heeft naar mijn mening een prima bezetting. De huidige leden van de raad zijn ervaren en betrokken. De een is thuis in regelgeving, de ander weet meer van kostenbeheersing. En we schromen niet om kritische vragen aan het bestuur te stellen. Gezamenlijk kunnen we onze toezichtrol goed vervullen.

Het is belangrijk dat onze deelnemers en gepensioneerden weten dat Bpf Koopvaardij een behoorlijk solide fonds is. De afgelopen jaren waren er doorgaans goede beleggingsresultaten en we hadden vorig jaar een relatief hoge dekingsgraad. Iedereen kan bedenken dat de lage rekenrente en de coronacrisis gevolgen zullen hebben. Ook voor ons fonds. Maar ons bestuur beschikt over de alertheid en de stuurmanskunst om het beleid bij te stellen onder lastige omstandigheden. Daar heb ik vertrouwen in.

Sinds 2019 maakt Martijn Mobach namens de werkgevers deel uit van de pensioenraad. Hij is directeur van Clear Vision, een in scheepsmanagement gespecialiseerde onderneming. Hiervoor heeft hij twaalf jaar gevaren als stuurman, machinist en kapitein.



Wat ik verwacht van het nieuwe pensioenstelsel? Dat er rekening wordt gehouden met de belangen van alle belanghebbenden, deelnemers en gepensioneerden. En dat het solidariteitsprincipe passend wordt gemaakt voor de moderne tijd. Wat ik niet hoop, is dat er vanwege politieke afwegingen, zeg maar de komende verkiezingen, een slap compromis uitrolt waarbij deelnemers veel pensioenopbouw verliezen. Uit eigen ervaring op zee weet ik hoe hard er wordt gewerkt in de scheepvaart. Daar hoort een goed pensioen bij.

Nu de pensioenen onder druk staan, hoor je nog wel eens zeggen: zo'n pensioenfonds levert niets op, je kunt beter zelf geld opzij zetten of beleggen. Die gedachte wil ik hier graag de wereld uit helpen. Een pensioenfonds is een systeem waarmee de meeste mensen veel meer uit hun inleg halen dan op welke andere manier dan ook. Na jarenlange deelname aan de pensioenregeling bestaat het uiteindelijke pensioen uit ongeveer een derde premie-inleg en twee derde beleggingsrendement. Zo'n opbrengst realiseer je waarschijnlijk op geen enkele andere wijze!”

‘Uit eigen ervaring op zee weet ik hoe hard er wordt gewerkt in de scheepvaart. Daar hoort een goed pensioen bij’

Over de pensioenraad

In de pensioenraad van Bpf Koopvaardij hebben vertegenwoordigers van de werknemers, ex-werknemers, gepensioneerden en werkgevers zitting. Momenteel telt de raad dertien leden. De pensioenraad beoordeelt het beleid van het bestuur, geeft gevraagd en ongevraagd advies, en denkt met het bestuur mee over de beleidskeuzes voor de toekomst.

doen. De Nederlandsche Bank kijkt ons hierbij op de vingers. Als je je beleggingsrisico verhoogt, moet je ook je financiële buffer vergroten. Als pensioenraad hebben we een goede samenwerking met het bestuur. We krijgen altijd snel en duidelijk antwoord op vragen. Bovendien betreft het bestuur ons proactief bij diverse zaken. Wat volgens de pensioenraad nog iets beter zou kunnen, is de communicatie van het fonds naar de deelnemers en de gepensioneerden. De informatieverstrekking moet glashelder zijn. Dat het bestuur ons advies hierover goed oppakt, blijkt uit de recente vernieuwing van de website en de beveiligde online-omgeving Mijn Koopvaardij. Hoe ik over het nieuwe pensioenstelsel denk, dat

nu nader wordt uitgewerkt? Ik vind het belangrijk dat het stelsel goed wordt afgestemd op de levensloop van mensen in deze tijd. Die is anders dan vroeger. Ook flexwerkers in de zeevaart, en daar zijn er best veel van, moeten kunnen deelnemen aan een pensioenregeling. De regeling moet er voor iedereen zijn. Niemand mag tussen wal en schip vallen.

Ik begon met het goede nieuws. Het slechte nieuws is natuurlijk de coronacrisis en de impact daarvan op de beleggingen. Als pensioenfonds beschik je echter over verschillende middelen om je beleid bij te sturen. Het renterisico afdekken, andere beleggingskeuzes maken enzovoorts. Ons bestuur zit hier bovenop.”



Meester-tatoeëerder Henk Schiffmacher over zeemanstatoeages

‘Laat mij een keer meevaren, dan tatoeëer ik onderweg de hele bemanning’



De kleurrijke tatoeëerder Henk Schiffmacher (68) zou je wel de godfather van de Nederlandse tattooereld mogen noemen. Hij heeft het ambacht – dat voorheen thuishoorde in de marge van de samenleving – op een hoger plan gebracht en populair gemaakt. Of sterker nog, hij heeft het zelfs tot kunstvorm verheven. We spraken met Henk over het bekendste type tatoeage in de westerse wereld: de zeemanstattoo.



Schiffmacher, zelfs in Delfts blauw

Onder de titel *Schiffmacher Royal Blue Tattoo* zijn de Delfts blauw-makers van Royal Delft een samenwerking aangegaan met Henk Schiffmacher. Een verrassende combinatie, die een serie prachtige borden, tegeltableaus en andere attributen heeft opgeleverd. Unieke luxe kunstobjecten, maar ook betaalbare gebruiksartikelen met een tattoooversiering. De tentoonstelling van het werk is tot en met 31 oktober 2020 te zien in het museum van Royal Delft: www.royaldelft.com/ontdek-de-experience/royalbluetattoo.

“Toen ik begon met tatoeëren, eind jaren zeventig, begin jaren tachtig van de vorige eeuw, was er weinig belangstelling voor de zeemanstattoo”, vertelt Henk.

“Alleen vissers uit Urk, Katwijk en IJmuiden lieten zich toen nog tatoeëren. Ik organiseerde een keer in een café op Urk een middag voor mensen met tattoos. Daar was veel belangstelling voor. De kroeg zat bomvol getatoeëerde vissers.” Henk legt uit dat de jonge zeevarenden van nu op de grote vaart niet snel kiezen voor een tatoeage: “Het zijn knappe koppen, goed opgeleid. Ze vinden een tatoeage misschien niet passen bij hun rang.”

Pontje naar Amsterdam-Noord

“Ik heb een aantal mooie zeemanstattoos in mijn collectie en ik ben blij als ik er af en toe één mag zetten”, zegt Henk. “Even geleden mocht ik een klassieke schoener op het been van een marinier aanbrengen. En bij een scheepstimmerman heb ik een been vol mogen zetten met allerlei nautische elementen. Daar ben ik dan zo’n twaalf tot vijftien uur mee bezig. In onze tattooshop komen ook mensen voor een zeemanstattoo die geen relatie met de zee hebben. Ze willen dat omdat het er stoer uitziet. Maar het voelt voor mij wel een beetje apart om een anker te zetten op de onderarm van een ict’er, wiens enige maritieme ervaring eruit bestaat dat hij af en toe het pontje van Amsterdam-Centrum naar Amsterdam-Noord neemt.”

Captain Cook en Tahiti

Versieren van de lichaamshuid is zo oud als de mensheid en het kwam in allerlei culturen voor. Maar in de westerse wereld werd het rond 750 door het christendom uitgebannen. Pas in de achttiende eeuw begon het tatoeëren aan een opmars. Henk: “Dat was het gevolg van een bezoek van de Britse ontdekkingsreiziger James Cook aan Tahiti in de Stille Zuidzee in de tweede helft van de achttiende eeuw. Hij was zwaar onder de indruk van de fors getatoeëerde lokale bevolking, die daarvoor ook een woord had: ‘tatu’. Cook maakte er ‘tattoo’ van. →

De symboliek van zeemanstatoos

Zeemanstatoos hebben van origine veel te maken met bijgeloof. Zo'n kunstwerkje op je lichaam zou je bijvoorbeeld kunnen beschermen tegen rampspoed.

Anker

Staat voor hoop en standvastigheid. Het anker was vroeger de enige hoop op redding voor een schip dat tijdens een storm in nood verkeerde.



Haai

Betekent dat je niet van plan bent om de maaltijd van dit zeedier te worden.



Pin-up

Troost voor de zeeman die maandenlang geen vrouwelijke vormen ziet.



Zwaluwen

Drukken terugkeer uit én dat je al 5.000 zeemijlen hebt gevaren.



Schip

Uitdrukking van avontuur, maar ook van 'op weg naar huis zijn'.



ILLUSTRATIES: SHUTTERSTOCK



FOTO: ANP

De verhalen van Cook over zijn kennismaking met het tatoeëren en de Tahitiaanse tatoos op de armen van zijn bemanning baarden bij thuiskomst veel opzien. Het begin van een West-Europese traditie was geboren.”

The last trip

Henk legt uit dat de klassieke zeemanstatoeage aan de buiten- of binnenzijde van de onderarm werd geplaatst en dat de tatoos ook een duidelijke betekenis of boodschap hebben: “Als je een schip liet zetten met daarbij de tekst *The last trip*, dan beloofde je je familie dat je nog één reis zou maken om daarna voorgoed aan wal te blijven. Een zeemansgraf op je arm moest je behoeden voor verdrinking. Een tattoo had trouwens ook een praktische kant: een verdronken zeeman kon je identificeren aan de hand van zijn tatoos.”

Popsterren en musea

“Aanvankelijk was de tatoeage een *poor man's jewelry*. Matrozen, criminelen en hoeren lieten zich tatoeëren. Het hoorde bij een bepaalde wereld”, zegt Henk. “Dat is nu totaal anders. Ons ambacht heeft erkenning gevonden en veel mensen vinden een tattoo hip.” Zo kwam Henk in de loop der jaren in beeld bij bekende popsterren. De Red Hot Chili Peppers, Anouk en Lady Gaga stonden bij hem op de stoep voor een tattoo. Daarnaast bouwde de meester-tatoeëerder tijdens zijn loopbaan een enorme collectie tattoo-afbeeldingen van over de hele wereld op om, zoals hij zelf zegt, “deze cultuurvorm voor toekomstige generaties te behouden”. Inmiddels kom je het werk van Schiffmacher zelf ook tegen in musea en wordt hij gevraagd voor speciale projecten. Zo maakte hij voor Royal Delft, de producent van het Delfts blauwe aardewerk, een tattoocollectie. Voor de Nederlandse maritieme sector heeft hij ook een leuk voorstel: “Ik zou graag een zeereis maken. Laat mij een keer meevaren, dan tatoeër ik onderweg de hele bemanning.” ←

Meer over Henk Schiffmacher en zijn tattoocollectie:

www.schiffmacher-tattoo-heritage.com

Henks tattooshop Tattooing in Amsterdam:
www.tattooing.nl

Instagram:
[@schiffmacher_tattooheritage](https://www.instagram.com/schiffmacher_tattooheritage)

Hebt u zelf een bijzondere zeemanstattoo?

Henk Schiffmacher komt graag in contact met oudere zeevarenden die een bijzondere zeemanstattoo hebben waaraan ook een leuk verhaal is verbonden. Henk neemt een foto van uw tattoo met genoeg op in zijn archief onder het motto: ook dit is cultureel erfgoed. U kunt uw foto sturen naar: info@schiffmacher-tattoo-heritage.com.



Nico Duijn

Geboren IJmuidenaar Nico Duijn (66) was stuurman op olietankers van Shell en loods in de havens van Amsterdam en IJmuiden. In zijn persoonlijke logboek ontbreekt het avontuur niet. Gek genoeg is een voorval op zijn eerste reis hem het best bijgebleven.

“Op mijn twintigste ging ik varen. Ik had de zeevaartschool gedaan, maar ik was nog echt een groentje. Ik voer als leerling op de tanker Capiluna. Het was de derde dag van mijn loopbaan als zeevarende. We lagen aan de kade van het Iraanse eiland Kharg in de Perzische Golf. Het onweerde enorm. Bij een Japanse tanker aan de andere kant van de pier, niet ver van ons vandaan, sloeg de bliksem in. Een grote vlam laaide op uit de ontluchtingspijp van de pompkamer. Op omliggende schepen loeiden de sirenes. Al snel werden die schepen natgehouden met zeewater. Alleen bij ons gebeurde dat niet. Ik vond dat doodeng. Achteraf bleek dat ze ons schip niet nathielden omdat wij geen brandbare lading hadden gehad en nog leeg waren. Het was gewoon niet nodig.

Ruim tien jaar heb ik voor de Shell gevaren. Iedereen roept altijd dat ik veel van de wereld heb gezien. Nou, ik heb vooral veel havens gezien. De mooiste vond ik die van Rio de Janeiro. Als je daar de baai kwam binnenvaren, borrelde er meteen een vakantiegevoel in je op.

Ik ben later loods geworden. Dat heb ik 24 jaar gedaan. Ik kon in 2010 vervroegd met pensioen. Vroeger dacht ik niet na over mijn pensioen. Ik ging ervan uit dat dit wel goed geregeld zou zijn en gelukkig was dat ook zo. Nu leven we in een andere tijd, met al die tijdelijke contracten. Daarom is mijn advies aan jonge zeevarenden: werp een blik op je financiële horizon. Leg geld opzij voor later. Begin daar zo vroeg mogelijk mee.

De zee en de scheepvaart zijn niet uit mijn leven verdwenen. Ik woon met mijn vrouw dicht bij de kust, in Castricum. En in de zomer vaar ik af en toe toeristen rond over het wad bij Texel met de loodsbotter Texelstroom. Verder bouw ik scheepsmodellen en begeleid ik op mijn trekharmónica een shantykoor. Ook na je pensionering blijf je een zeeman.” ←

‘Ook na je pensionering blijf je een zeeman’



Opleiding tot maritiem officier in Vlissingen

‘Meer jongeren zouden deze studie moeten overwegen’

Aan de HZ University of Applied Sciences in Vlissingen kun je de hbo-opleiding tot maritiem officier volgen. We spraken met twee enthousiaste studenten, Kees Krombeen en Reinier van Setten, over de studie en hun toekomst op zee. Ze zien hun loopbaan al helemaal voor zich. Op de brug of in de machinekamer van een cruiseschip.

Na zijn mbo-opleiding tot zeevarende koos Kees Krombeen (25) voor de verkorte driejarige hbo-opleiding tot maritiem officier. Hij zit nu in zijn derde jaar. Reinier van Setten (19) komt van het vwo en zit in het tweede jaar van het reguliere vierjarige hbo-traject. Familieleden speelden voor beide studenten een belangrijke rol bij hun studiekeuze. Kees: “Mijn oom zit in de zeevaart. Hij nam me een keer mee naar een cruiseschip. Daar werd ik heel enthousiast van.” Reinier maakte ongeveer hetzelfde mee:



FOTOS: MECHTELD JANSEN

Kees 'Het avontuurlijke karakter van het beroep spreekt me aan. Ik ben niet iemand voor een standaardbaan achter een bureau van negen tot vijf'

"Mijn vader heeft vroeger bij de Holland America Line gevaren en een neef van mij doet dat nu ook. Mijn neef leidde me een keer rond op een van de cruiseschepen van deze rederij. De machinekamer inspireerde me enorm."

Geen baan van negen tot vijf

Maar er is méér wat de keuze bepaalde. Kees: "Het avontuurlijke karakter van het beroep spreekt me aan. Ik ben niet iemand voor een standaardbaan achter een bureau van negen tot vijf. Op een

schip nauw samenwerken met een crew vind ik superinteressant. Je maakt bovendien kennis met mensen van allerlei culturen." Reinier: "Het reizen vind ik aantrekkelijk. En dat je op zee in een team alle klussen zelf moet klaren. Zonder hulp van buitenaf. Ook lijkt het me interessant om met al die verschillende technische systemen te werken die op een schip samenkomen."

Beiden kozen voor de opleiding in Vlissingen vanwege de kleinschaligheid. Voor Reinier speelde mee dat zijn vader en neef hier ook werden opgeleid. Kees had nog een andere reden: "Ik heb bewust niet voor de opleiding in Rotterdam of Amsterdam gekozen. Ik vreesde dat ik me daar te enthousiast in het uitgebreide uitgaansleven zou storten. Dat heb je in Vlissingen niet. Het was overigens toch wel even schrikken toen ik hier kwam wonen. Slechts drie kroegen ontdekte ik hier. Ergens maar goed ook. Minder afleiding. Zo kan ik beter focussen op mijn studie."

Vet beroep

Wat vonden de vrienden van Kees en Reinier van hun keuze voor de zeevaart? Kees: "Ze noemden me een tijdje gek-scherend 'matroos'. Maar toen ik er meer over ging vertellen, werden ze positiever. Toen was het van 'wat een vet beroep'. Ze vinden het toch wel heel bijzonder dat ik

veel van de wereld ga zien." Ook Reinier moest iets in zijn omgeving overwinnen: "Er werd door mijn medeleerlingen op het vwo wel even raar opgekeken.

Kiezen voor een zeevaartopleiding ligt daar minder voor de hand. Toen ik uitlegde wat het beroep inhield, ontstond er een ander beeld. Het was zelfs zo dat sommige klasgenoten ook de zeelucht begonnen te ruiken en interesse kregen in de opleiding."

Kees heeft in zijn opleiding gekozen voor de nautische specialisatie: "Ik wil stuurman worden en later kapitein. Op de brug staan heeft mijn voorkeur. Ik ben heel geïnteresseerd in de techniek van het manoeuvreren. En het lijkt me ook heel gaaf om aan het hoofd van een bemanning te staan en de eindverantwoordelijkheid voor een schip te dragen. Ik heb trouwens al gevaren. Tijdens mijn mbo-opleiding heb ik twee keer stage gelopen bij de Holland America Line. Dat beviel supergoed. De crew was geweldig. Ze bleken zeer bereid om mij van alles te leren." Ook Reinier heeft een stage bij de Holland America Line voor ogen en na de opleiding zou hij, net als Kees, graag bij deze rederij willen werken. Over zijn opleiding zegt hij: "Ik kan nog niet goed kiezen tussen de nautische en de technische specialisatie. Daarom ga ik ze allebei doen." →



Reinier *‘De opleiding tot maritiem officier is heel specialistisch, maar tegelijkertijd zo breed dat je er alle kanten mee uit kunt’*

Houten roer en perkamenten zeekaarten

Willen beide studenten tot aan hun pensioen blijven varen? Reinier: “Ik wil eerst een aantal jaren varen. Daarna wil ik naar de universiteit om mijn master in dit vak te halen. Hoe lang ik daarna op zee zal blijven, weet ik nog niet. Als ik een gezin ga stichten, kan het zijn dat ik voor een walfunctie kies.” Kees: “Nu is mijn doel: varen. Maar als ik later aan de wal zou willen werken, dan is dit hbo-diploma wel zo handig bij het vinden van werk.” Reinier valt hem bij: “De opleiding tot maritiem officier is heel specialistisch, maar tegelijkertijd zo breed dat je er alle kanten mee uit kunt. Je kunt zó bij technische en tal van andere bedrijven aan de slag. Ook om deze reden zouden meer jongeren deze studie moeten overwegen.” Kees: “Er bestaat soms nog het beeld dat je als zeevarende met lange bakkebaarden achter een houten roer staat en je route afleest van perkamenten zeekaarten, hahaha. Het tegendeel is waar. De opleiding is heel modern. We leren hier werken met de nieuwste nautische technologie.”

Appeltje voor de dorst

Wie in de zeevaart in rang hogerop komt, kan goed verdienen. Is dit ook een drijfveer voor de aankomende zee-

lieden? Kees: “Het is een leuke bijkomstigheid. Maar je moet dit vak niet kiezen vanwege de beloning.” Reinier beaamt dat: “Je moet dit niet voor het geld doen, je kiest ervoor omdat je het werken op een schip aantrekkelijk vindt. Dit werk biedt ook nog allerlei benefits. Wat dacht je van het bezoeken van al die leuke havenplaatsen? Als je op een cruiseschip vaart, hoort dat er allemaal bij.”

Tot slot misschien een beetje rare vraag om aan studenten te stellen die nog helemaal aan het begin van hun maatschappelijke loopbaan staan. Maar we stellen hem toch: hebben jullie al eens over je financiële toekomst nagedacht?

Kees: “Mijn pa zei altijd tegen mij dat ik in het leven datgene moet doen waar ik gelukkig van word. Maar hij wees mij er ook op dat ik een financiële buffer moet aanleggen voor het geval het een keer tegenzit. Als ik mijn eigen inkomen ga verdienen, ga ik dit zeker doen.” Ook Reinier kreeg vergelijkbare adviezen van thuis: “Mijn ouders hebben me meegegeven dat ik voor een appeltje voor de dorst moet zorgen. En dat het belangrijk is dat mijn pensioen goed geregeld is. Zodra ik ga varen, zal ik me erin verdiepen.” ←

Meer over de opleiding:

www.hz.nl/opleidingen/maritiem-officier.

Een opleiding met veel mogelijkheden

De opleiding tot maritiem officier in Vlissingen vindt zijn oorsprong in 1903. Toen werd in deze havenstad aan de Westerschelde de ‘Vereniging Zeevaartschool’ opgericht. Later vernoemde men de school naar Nederlands bekendste zeeheld: Maritiem Instituut De Ruyter. Tegenwoordig maakt de opleiding deel uit van de HZ University of Applied Sciences. “We bieden een voltijd hbo-opleiding tot maritiem officier”, legt docent en opleidingscoördinator Peter Harts uit. “Je krijgt nautische en technische vakken. In het derde jaar kun je je specialiseren in de richting van stuurman of scheepswerktuigkundige. Als je eenmaal in het vak werkt en je bouwt voldoende vaartijd op, kun je kapitein of hoofdwerktuigkundige worden.”

Voor deze opleiding moet je naast het juiste middelbare-schooldiploma ook een bepaalde instelling hebben. Peter Harts typeert deze als volgt: “Je moet belangstelling voor techniek hebben, maar ook avontuurlijk zijn ingesteld. Van reizen houden, veel van de wereld willen zien. Ook heel belangrijk is dat je een doener bent en een teamspeler met een groot verantwoordelijkheidsgevoel en een oplossingsgerichte houding.”

Lees het volledige interview met Peter Harts op www.koopvaardij.nl/opkoers.

JAARVERSLAG 2019 IN CIJFERS

We vatten ons jaarverslag over 2019 hier voor u samen in de belangrijkste cijfers. Wilt u meer weten? De volledige tekst van het jaarverslag vindt u op www.koopvaardij.nl.

Aantal deelnemers
53.783

Bestaande uit

5.232

zeevarende deelnemers,

29.505

pensioengerechtigde deelnemers en

19.046

deelnemers die door verandering van werkgever geen pensioen meer bij ons opbouwen.

In 2019 waren er in totaal 444 minder deelnemers dan in 2018.

Aantal werkgevers
193

Dit zijn er 14 minder dan in 2018.

Belegd vermogen

Ons belegd vermogen - alle ingelegde pensioenpremies en het rendement erop - steeg van circa € 3,7 miljard in 2018 naar circa

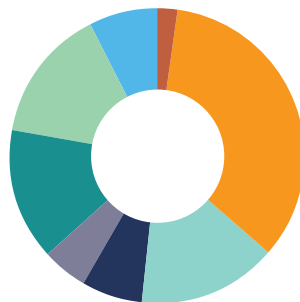
€ 4,2 miljard

in 2019.

Het beleggingsrendement was goed:

14,4%

Samenstelling beleggingsportefeuille



- Staatsobligaties 34,1%
- Bedrijfsobligaties 15,4%
- Hypotheken 6,7%
- Liquide middelen/ renteafdekking 4,9%
- Hoogrentende waarden 14,6%
 - Aandelen 14,5%
 - Onroerend goed 7,5%
 - Infrastructuur 2,3%

Pensioenuitkeringen

€ 133.947.000

Dit is het bedrag dat we in 2019 aan pensioenen hebben uitgekeerd.

Dekkingsgraad

112,2%

Op basis van deze dekkingsgraad in 2019 konden we vanaf 1 januari 2020 de pensioenuitkering 0,41% laten meegroeien met de prijsinflatie. De dekkingsgraad is de verhouding tussen ons vermogen en het bedrag aan pensioenuitkeringen (nu en later).

Kosten

De kosten voor administratie en communicatie per deelnemer stegen van € 158 in 2018 naar

€ 180 in 2019.

De uitvoering van de pensioenadministratie en communicatie werd duurder, maar ook waren er minder deelnemers en pensioengerechtigden om de kosten over te verdelen.

Voor het beleggen van het pensioengeld (vermogensbeheer) betaalden we in 2019

€ 500.000

minder dan het jaar ervoor.



‘Mijn dochters hadden met krijt welkom thuis pappa op de tegels geschreven’

FOTO: SIMONE-MICHELLE DE BLOUW

Kapitein Niels Groen (43) is gewend aan de tijdscyclus van zijn beroep: drie maanden op zee, drie maanden thuis. Heimwee kent hij niet. Maar als aan boord de gegevens over zijn terugvlucht binnenkomen, dan is hij in gedachten veel bij het weerzien met zijn vrouw Elske en dochters Jessie en Benthe.

“**T**oen ik voor het eerst als stagiair een zereis maakte, kreeg ik snel heimwee. Gelukkig was er een oudere kapitein, die mij op vaderlijke wijze moed insprak. Daarna heb ik er nooit meer last van gehad. Er is wel een ander gevoel waaraan je als zeevarende niet kunt ontkomen. Het gevoel van onmacht. Toen mijn grootvader overleed, voer ik op de Indische Oceaan. Ik kon mijn familie toen niet ondersteunen. Op zo’n moment denk je: was ik nu maar thuis. En verder loop ik ook leuke dingen mis. Zoals het afzwemmen van mijn oudste dochter. De verjaardag van mijn

vrouw Elske. Die heb ik, in de achttien jaar dat wij samen zijn, maar drie keer kunnen meemaken.

Ik heb aan het begin van onze relatie heel duidelijk tegen haar gezegd: vraag me niet te stoppen. Dit is mijn beroep, ik wil blijven varen. Gelukkig heeft zij een goed netwerk om zich heen. Vriendinnen, ouders, schoonouders. Ze is ook heel zelfstandig. Dat heb ik wel eens anders gezien bij vriendinnen van collega’s. Die dames hingen elke dag half huilend aan de telefoon.

Tegenwoordig hebben we op zee veel communicatiemogelijkheden. Dat is heel prettig voor het contact met thuis. Beeldbellen lukt nog niet, maar we kunnen wel bellen, e-mailen, whatsappen en er is Facebook. Om het romantisch te maken stuur ik mijn vrouw een of twee keer per reis een brief. Daarmee maak ik wel mijn dochters jaloers: ‘Wij willen ook een brief van pappa!’ Het verlangen naar mijn gezin wordt trouwens extra sterk als aan boord de e-mail binnenkomt met

de gegevens over mijn terugvlucht. Dan ben ik in mijn hoofd al veel bezig met het geweldige moment in de aankomsthal van Schiphol, wanneer mijn dochters op mij af komen rennen. Ik neem ook altijd cadeautjes mee en we gaan met z’n viertjes uit eten. Ook heel leuk: de laatste keer hadden mijn dochters met krijt ‘welkom thuis pappa’ op de tegels in de achtertuin geschreven.

Ik wil het liefst niet tot mijn 67ste blijven varen. Daarvoor vind ik het beroep te zwaar. Als het kan zou ik, na veertig jaar op zee, rond mijn 61ste willen stoppen. Of dan in deeltijd werken. Maar voor nu bevalt dit werk mij heel goed. Er is niets mooier dan ’s morgens vroeg op de brug staan en de zon zien opkomen boven de enorme uitgestrektheid van de zee.” ←

Niels Groen werkt 24 jaar als zeevarende, waarvan 15 jaar voor rederij Wagenborg. Hij is kapitein op drogeladingschepen en woont met zijn gezin in Hoevelaken.

HET SCHEEPVAARTHUIS IN AMSTERDAM

An het begin van de vorige eeuw lieten zes toonaangevende Amsterdamse rederijen een gezamenlijk kantoor bouwen aan de Prins Hendrikkade. Dit *Scheepvaarthuis* werd een van de mooiste gebouwen van Nederland. Een echte ode aan de scheepvaart. Zowel de gevels als de binnenzijde zijn uitbundig versierd met elementen die verwijzen naar de Nederlandse zeevaarttraditie.

“Het is een gebouw waar je naar *blijft* kijken”, zegt Alice Roegholt, directeur van Museum Het Schip, dat rondleidingen verzorgt in het Scheepvaarthuis. “De reders die hier toe de opdracht gaven, hadden niet alleen veel geld. Ze hadden ook lef. Ze schakelden jonge architecten in, die later beroemd zouden worden onder de naam Amsterdamse School. En ze betrokken kunstenaars bij de uitvoering.” In het Scheepvaarthuis is tegenwoordig vijfsterrenhotel Amrâth gevestigd, dat de grandeur van het gebouw mooi intact heeft gelaten. Een rondleiding door het Scheepvaarthuis geldt als een absolute *must* voor iedereen die iets met de scheepvaart heeft.



FOTO'S: ANP EN SHUTTERSTOCK

**MAAK KANS
OP EEN GRATIS
RONDLEIDING VOOR
TWEË PERSONEN**

We verloten een zondagmiddag rondleiding voor twee personen door het Amsterdamse Scheepvaarthuis. Hoe u daar kans op maakt? Door vóór 12 oktober 2020 bij www.mijnkoopvaardij.nl in te loggen (met DigiD of eIDAS) en aan te geven dat u ons magazine voortaan alleen nog online wilt

lezen. U krijgt de gedrukte versie dan niet meer toegestuurd. Bekijk hier de online-editie: www.koopvaardij.nl/opkoers. Meer over de rondleiding: www.hetschip.nl/bezoekers/activiteiten/zondagsarrangement-scheepvaarthuis.

EEN ODE AAN DE ROTTERDAMSE HAVEN

FOTO: KHALID AMAKRAN

*Waar het water ruist en kabbelt.
Waar alles op z'n plek.
Waar sterke schouders, zware lasten.
Tussen aankomst en vertrek.*

*Lachen mag, maar bikkelen moet.
Hoe bitterzoet de dingen.
Waar de kranen piepen, de schepen varen,
terwijl de meeuwen zingen.*

*Tussen stalen constructies,
opslag en distributie, pallets en containers.
Waar in alle talen van de wereld
handel wordt gedreven.*

*Laden, lossen, trossen los.
Samen staan we sterk. Niet verzaken.
Veel handen maken lichter werk.
Borst vooruit. 't Ken nie anders.
Bij nacht en ontij. Weer en wind.
Van de lichtjes in de avond
tot de nieuwe dag begint.*

*Van de pijntjes in je rug.
Stug door tot het zweet op je voorhoofd
en het eelt op je klauwen.
Bergen verzetten, rechttoe rechtaan.
Op praatjes valt niet te bouwen.*

*Tot er geen water van de Maas
meer vloeit naar open zee.
Tot er geen eb meer en geen vloed.
Tot er geen goederen meer mee.
Tot er geen roestige romp meer aanlegt.
Totdat iedere kade verlaten.
Dragen wij de haven in het hart.
Vormen wij het hart van de haven.*

DEREK OTTE
dichter uit
Rotterdam

