

OPKOERS

→ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ

Extra dik
5 jarig
jubileum
nummer!



KAPITEIN THOM NGUYEN

“Het was mijn droom om kapitein te worden”

***Zijn de nieuwe pensioenregels al klaar?
Tijd voor een update***

***Crisis aan boord
“We hebben het overleefd. Maar het had ook anders kunnen lopen”***

ENGLISH VERSION:
WWW.KOOPVAARDIJ.NL/EN/OPKOERS

Koopvaardij

“Over twee jaar stop ik, dan heb ik genoeg water gezien”



Gerard de Vries (62) is kapitein op koel- en vriesschepen bij Seatrade. Hij zit in de nadagen van zijn zeevaartcarrière, want aan de horizon gloort het vervroegde pensioen.

“We vervoeren veelal fruit in reefer containers, soms op een lijndienst, soms op de wilde vaart. Mijn laatste vaart was van Vlissingen naar Centraal-Amerika en weer terug. Zo'n rondje duurt zeven weken, dat doe je dan twee keer per term. Hoewel we de laatste terugvaart enige vertraging hadden, door allerlei situaties in het Panamakanaal en slecht weer. Dat betekende soms crisis aan boord, maar het varen vind ik nog steeds leuk. Bemanningszaken, het schip netjes houden, puzzelen met het weer; dat boeit me nog steeds. Maar er zit tegenwoordig zoveel gedoe omheen: audits, administratie, elke dag weer die

stroom van e-mails. Aan boord zeggen we altijd dat we blij zijn als in Nederland het weekend begint, dan hebben we twee dagen rust. Maar goed, het hoort nu eenmaal bij het moderne leven. Toch denk ik, alles tegen elkaar afwegende, dat ik over twee jaar stop met varen. Dan heb ik 42 pensioenjaren opgebouwd, bijna het maximale. Dan vind ik het mooi geweest en heb ik genoeg water gezien. Wat ik wil doen na het varen? In elk geval meer tijd aan mijn gezin besteden dan vier à vijf maanden per jaar. Nóg eerder stoppen doe ik niet, want onze zoon wil misschien geneeskunde studeren, dus dan moet er wel geld

blijven binnenkomen, ondanks dat we gespaard hebben. En ik kan natuurlijk aan de wal nog wat gaan doen. Dat zijn vage ideeën hoor, maar ik denk bijvoorbeeld aan een krantenwijk of ik laat me omscholen. Of misschien word ik wel huisvader en kan mijn vrouw haar carrière weer oppakken.” ←

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
AVONTUUR OP ZEE	4
NATIONALITEITEN AAN BOORD	6
OVERSTAP	9
NIEUWS	10
DUBBELINTERVIEW	12
JAARVERSLAG 2023	15
NIEUWE PENSIOENREGELS	16
COLUMN	19
KNOPENVERZAMELING	20
PENSIOENRAAD	23
LOGBOEK	24
CRISIS AAN BOORD	26
NABESTAANDENPENSIOEN	30
WELKOM THUIS	31
ZEEGEDICHT	32

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave juli 2024, jaargang 5
© 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

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: Hans Tak

English version: www.koopvaardij.nl/en/opkoers

Veranderingen

De wereld verandert elke dag en dat geldt zeker voor de pensioenwereld. Het zijn veranderingen in het groot, zoals de nieuwe pensioenregels die eraan komen. En veranderingen in het klein – ik ben Erwin Cramer opgevolgd als directeur van het bestuursbureau van Bpf Koopvaardij. Gelukkig is Erwin nog niet helemaal vertrokken: tot 1 september werken we samen aan alles wat er gaande is in de pensioenwereld.

Zoals die nieuwe pensioenregels. De sociale partners (dit zijn de vertegenwoordigers van werknemers en werkgevers) werken aan een plan voor de invulling van die nieuwe regels. Daarvoor overleggen ze ook regelmatig met Bpf Koopvaardij. Als het plan van de sociale partners klaar is, bekijkt het bestuur van het fonds of het uitvoerbaar is. En zo ja, hoe gaat het fonds het invoeren en daarover met u communiceren? Wij houden u de komende tijd op de hoogte over de uitwerking van deze plannen en de voortgang ervan.

Een andere verandering is de overstap van MN naar PGGM per 1 juli. MN was onze uitvoeringsorganisatie: het bedrijf dat alle administratie rondom uw pensioen regelt. Voortaan ligt die taak dus bij PGGM. Daar heeft u als het goed is niets van gemerkt. U krijgt dezelfde mensen aan de telefoon als voorheen, want de medewerkers van MN werken nu bij PGGM.

Dat en meer leest u in deze editie van Op Koers. Ik wens u veel leesplezier!

RENÉ HAMSTRA

Directeur Bestuursbureau
Bpf Koopvaardij

FOTO: HARMEN DE JONG



Optocht op zee

Kees Pronk (76) begon met varen toen hij 14 was. In 1991 werkte hij als kapitein op een zeesleepboot van Smit Internationale. Hij moest drie afgeschreven Amerikaanse koopvaardij schepen van San Francisco naar Thailand slepen. Een sleepreis van twee maanden, vol obstakels en onverwachte gebeurtenissen.



↑
Kees Pronk in thuishaven Scheveningen.

Kees leidde de klus vanaf zeesleepboot Smit London. Het plan was om met één schip uit San Francisco te vertrekken. Een lokaal sleepbedrijf zou de andere twee schepen naar de Smit London brengen, 50 mijl buitengaats. “Tijdens de voorbesprekingen schepte de onsympathieke eigenaar van het bedrijf op over het fortuin dat hij zou verdienen aan de opdracht.” Kees bedacht daarom een ander plan: met twee Amerikaanse schepen vertrekken, in de Baai van San Francisco ten anker gaan, daar de derde American vastmaken en naar Thailand vertrekken. “Het was voor mij eenvoudiger geweest met één sleep te vertrekken en de andere twee buitengaats te laten brengen. Maar het was mijn eer te na mij door die arrogante kwibus onder druk te laten zetten om het op zijn manier te doen.”

Tyfoon

Bij het maken van de reisvoorbereiding had Kees vanwege het orkaanseizoen op de Noordelijke Stille Oceaan besloten om niet de route ten noorden van de Filipijnen te nemen, maar de zuidelijke route door de Suluzee. “Die route ligt op lage noorderbreedte, net boven de evenaar, waar nauwelijks tyfoons voorkomen.” Dat bleek een goede keuze; er spookten een paar flinke tyfoons in de Noordwestelijke Stille Oceaan, noord van het transport. Toch moest Kees na elf dagen een koerswijziging inzetten bij Hawaii, om hurricane Fefa te vermijden. “We kregen een flinke portie regen, wind, zee en deining voor de kiezen toen Fefa achter ons langs passeerde.”

Leeg

Vlak voordat het transport de Straat Surigao naar de Suluzee invoer, stond een bunkeroperatie op het programma. In een van de drie Americans zat een voorraad brandstof die moest worden overgepompt naar de Smit London. “Tot ieders verbazing bleek de bunkertank leeg. We vonden de brandstof terug in het achterschip. De afsluiter van de voorste bunkertank bleek niet goed meer af te sluiten. De slimme tweede machinist van de Smit London wist de stroperige stookolie weer terug naar de voorste tank te pompen. Daarna konden we de stookolie naar de Smit London overpompen.”

Vastgelopen

Het terugvaren van de bemanning vanaf de American naar de Smit London, rond middernacht, ging ook niet vlekkeloos: na 100 meter varen liep de motor van de werkboot vast. “Hij kon niet meer voor of achteruit. De werkboot lag bovendien in het pad van de naderende sleep. Het lukte de bemanning wonderwel om de

“TOT IEDERS VERBAZING BLEEK DE BUNKERTANK LEEG. WE VONDEN DE BRANDSTOF TERUG IN HET ACHTERSCHIP”



De Americans achter de Smit London, tijdens de bunkeroperatie.

overboord hangende touwladder te grijpen en daaraan te blijven hangen. Ondertussen maakte de bemanning aan boord van de Smit London de tweede werkboot klaar om de kapotte werkboot en pompensen op te halen. Om 2.00 uur 's nachts waren beide werkbotten en alle mensen weer terug aan boord. De operatie, gepland voor zes uur, had ruim twintig uur geduurd.”

Ruilen op zee

Na de wekenlange eenzame oversteek van de Stille Oceaan was het in de Sulu-zee gezellig druk met lokale kleurrijke vissersscheepjes. “De visserlui keken met verbazing naar ons niet alledaagse transport. Sommige vissersbootjes kwamen dichterbij uit nieuwsgierigheid. Er werd heen en weer gezwaaid en geroepen tussen de visserlui en onze Filipijnse bemanning. Onze Filipijnse bootsman praaide een vissersboot en

zette een ruilhandeltje op: twee sloffen sigaretten en een fles whisky in ruil voor een mand verse vis. Die dag aten wij heerlijke verse vis.”

Voor anker

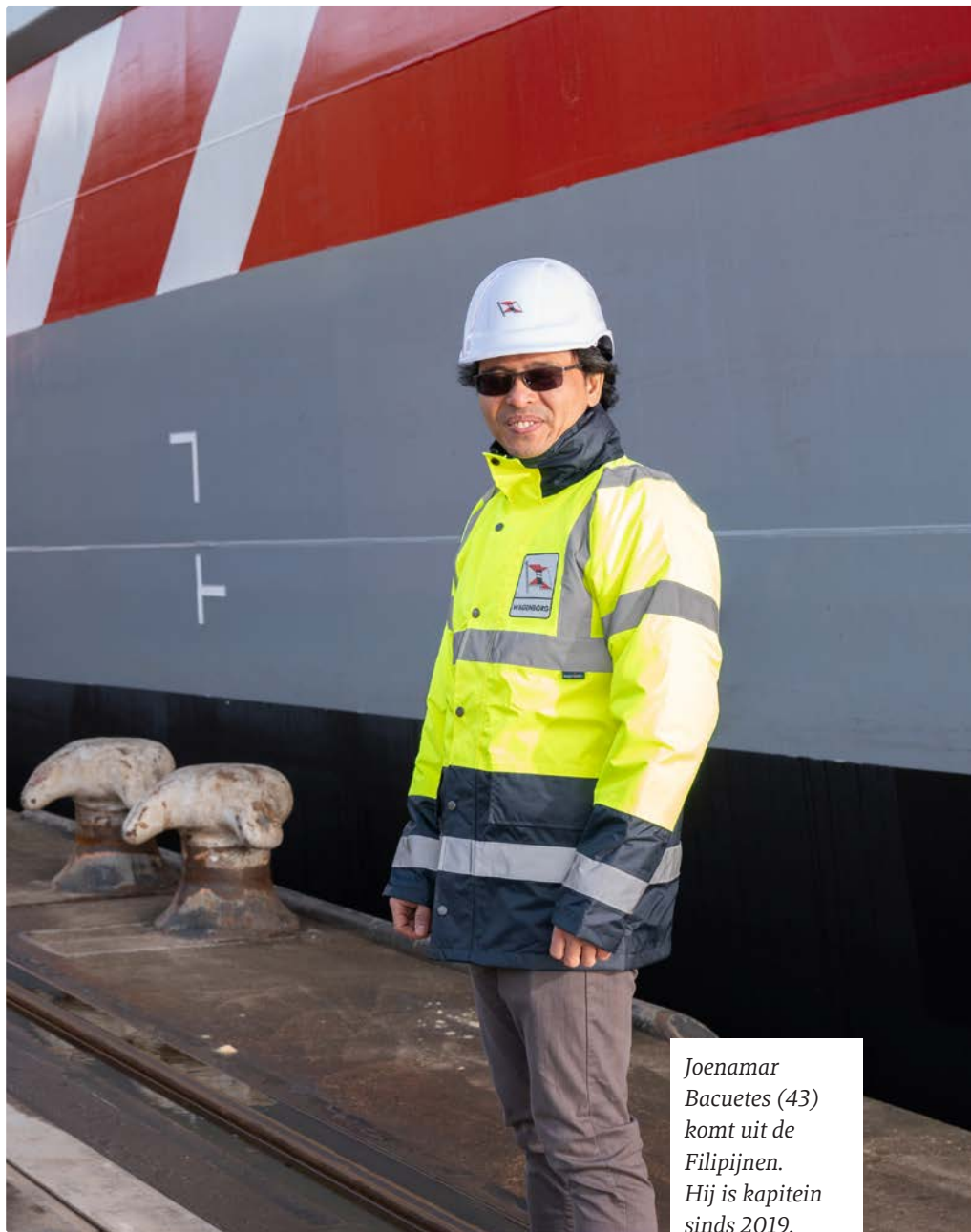
Ten zuiden van Vietnam nam de Smit New York één van de drie Americans over van de Smit London. Die American was doorverkocht en moest verder naar India worden gesleept. De Smit London voer door naar Thailand met de twee overgebleven Americans. Op 18 september arriveerde de Smit London met de twee Americans voor de kust van Thap Sakae. “Daar was geen haven, er waren geen autoriteiten bij wie wij ons konden melden en er waren geen assisterende sleepboten.” Kees wist beide schepen ten anker te brengen en voer vervolgens met de Smit London door naar Singapore. “Daar werd ik afgelost en vloog ik terug naar huis.” ←

LEZEN

Kees Pronk heeft een boek geschreven over zijn avonturen als sleepbootkapitein: **Bergen Slepen op Zee**. Het boek is bij Kees te bestellen via voorloper@outlook.com.

Alle kansen op

Op Nederlandse schepen zijn Filipijnse zeevarenden van grote waarde. En zeevarenden uit Vietnam inmiddels ook. Jaren geleden werkten ze vooral als matroos, tegenwoordig ook als stuurman en kapitein. Zoals Joenamar Bacuetes uit de Filipijnen en zijn Vietnamese collega Thom Nguyen bijvoorbeeld.



FOTO'S: HANS TAK

Joenamar Bacuetes (43) komt uit de Filipijnen. Hij is kapitein sinds 2019.

Op een winderige vrijdag ligt multipurpose schip Amalia aan de kade in de Rotterdamse Merwehaven. Vanaf de brug van het hagelnieuwe schip heb je prachtig uitzicht over de stad, met de Euromast

en de Erasmusbrug prominent in beeld. Het schip komt uit Spitsbergen. De volgende bestemmingen zijn Duinkerke en daarna Gent. Een grote kraan lost steenkool uit het ruim. Het schip wordt aan de buitenzijde meer en meer in een zwart laagje stof gehuld. Ondertussen zijn de kapiteins bezig met de overdracht. Kapitein Thom Nguyen (37) is gisteren aan boord

Nederlandse schepen



Thom Nguyen (37) komt uit Vietnam. Hij is sinds 2022 kapitein.

gekomen, na een reis vanuit thuisland Vietnam. Hij lost zijn Filipijnse collega Joenamar Bacuetes (43) af, die aan het einde van de middag in de taxi stapt naar Schiphol. Vanaf daar vliegt hij naar Manilla. Na een binnenlandse vlucht en een autorit van drie uur is hij thuis, in Palompon, bij zijn vrouw, zoon (12) en dochter (8).

THOM:

“ALS IK EEN GOEDE BEOORDELING KREEG VAN DE KAPITEIN, KON IK DOORGROEIEN NAAR DE VOLGENDE FUNCTIE”

Joenamar was de eerste kapitein op de brug van de Amalia, nadat het schip in januari officieel door de werf was overgedragen aan Wagenborg. Onder zijn gezag zette het schip vanuit Delfzijl koers naar het Duitse Stade. Joenamar vaart nu twintig jaar, waarvan vijf als kapitein. “Ik vaar al bij Wagenborg sinds mijn stage.” Joenamar deed zijn opleiding aan het Palompon Institute of Technology, in de Filipijnen. “Ik zat bij de eerste lichting. Op een dag zag ik lange, witte mannen rondlopen. Het bleken Nederlanders te zijn: vertegenwoordigers van de Koninklijke Vereniging voor Nederlandse Reders. Die besloot de school te ondersteunen met materiaal, scheepsuitrusting en andere zaken. En ze stuurden Nederlandse rederijen onze kant op.”

Boer

“Toen ik in het derde en laatste studiejaar zat, kwam ook Wagenborg naar onze school. Ik mocht een stage doen bij het bedrijf. Daar is het allemaal begonnen.” Dat hij in de zeevaart zou gaan →



Thom (links) neemt in Rotterdam het roer van de Amalia over van zijn collega Joenamar.

werken, kreeg hij niet van huis uit mee. “Ik kom uit een klein plaatsje in de bergen. Mijn vader was boer, mijn moeder huisvrouw. Ik zag nooit zeevarenden. Maar toen ik na de middelbare school bij een fastfood restaurant werkte, trof ik iemand die de zeevaartschool deed. Toen was mijn interesse gewekt.”

Doorgroeien

In tegenstelling tot Joenamar kreeg Thom het leven op zee wel met de paplepel ingegoten. Zijn vader is visser. Thom volgde zijn opleiding aan de Ho Chi Minh City University of Transport in Vietnam. Ook daar was Wagenborg actief om stagiairs te werven. “Ik las erover in de universiteitskrant. Ze zochten stagiairs en boden bovendien een studiebeurs aan. In mijn vijfde jaar deed ik mijn afstudeerstage bij Wagenborg: twee keer zes maanden. Daarna kreeg ik een baan als derde stuurman. Toen was ik 24 jaar.”

Promotie

Thom werkte op allerlei soorten schepen. Als derde en daarna tweede en eerste stuurman deed hij veel ervaring op. “Je leert en werkt. Telkens na een jaar of twee, drie, als ik een goede beoordeling kreeg van de kapitein, kon ik doorgroeien naar de volgende functie.” In 2022 werd hij kapitein, al na twee jaar als eerste stuurman te hebben gewerkt. “Ik ben een van de weinigen die zo snel promotie hebben gemaakt. Niet iedereen wil doorgroeien naar de hoogste functie aan boord, maar mijn

**JOENAMAR:
“IK BEN
WAGENBORG
DANKBAAR VOOR
DE KANSEN EN
HET VERTROUWEN.
ZE HEBBEN
VEEL IN ME
GEINVESTEERD”**

droom was altijd om kapitein te worden. Daar moest ik eerst een aantal examens voor afleggen, waaronder Engels. En ik moest psychologische testen doen.”

Familie

Thom en Joenamar zijn beiden lovend over Wagenborg. Joenamar: “Ik ben dankbaar voor de kansen die ik heb gekregen, en voor het vertrouwen. Ze hebben veel in me geïnvesteerd.” Thom: “Wagenborg behandelt me als familie.” Omdat Thom en Joenamar buiten de EU wonen, hebben ze niet dezelfde arbeidsvoorwaarden als Nederlandse werknemers. Thom: “Ik krijg bijvoorbeeld niet doorbetaald tijdens mijn verlof. Niet helemaal eerlijk, vind ik, maar het is wat het is.”

Verlof

Omdat verlof niet wordt doorbetaald, zijn ze niet te lang achter elkaar vrij. Joenamar: “Daar hebben we afspraken over met Wagenborg. Die zijn vastgelegd in een contract. Ik heb bijvoorbeeld afgesproken dat ik na twee maanden verlof weer aan boord ga. Wagenborg moet dan een schip voor mij hebben. Als dat er niet is, moeten ze me een vergoeding betalen.” Lachend: “Maar dat komt nooit voor, hoor. Wagenborg heeft meer dan genoeg werk. Ze bellen juist meestal of ik eerder aan boord wil.” Kan hij dat verzoek weigeren of is hij dan zijn baan kwijt? “Nee hoor, als ik langer thuis wil blijven, is dat geen enkel probleem.” ←

Naar een andere pensioenuitvoerder

Op 1 juli is Bpf Koopvaardij overgestapt naar een andere pensioenuitvoerder: van uitvoeringsinstantie MN naar PGGM. Een grote stap, maar toch verandert er niet zoveel.



Om de overstap uit te leggen, is het handig eerst iets meer te vertellen over hoe het pensioenfonds in elkaar zit. Sociale partners, dat zijn werkgevers- en werknemersorganisaties samen, maken afspraken met elkaar over de pensioenregeling in de Koopvaardijsector. Namens de werkgevers zijn dat de Vereniging Sociaal Maritiem Werkgeversverbond en de Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart. Namens de werknemers is het Nautilus International. In de wet staat dat ze die afspraken moeten onderbrengen bij bijvoorbeeld een pensioenfonds, zoals Bpf Koopvaardij.

Het bestuur van Bpf Koopvaardij beslist hoe de afspraken van de sociale partners worden uitgevoerd. En het bestuur is verantwoordelijk voor het beleid. Het bestuur kijkt daarbij goed naar de belangen van alle deelnemers. In het bestuur zitten bestuursleden die allemaal hun eigen takenpakket hebben.

Uitvoering

De uitvoering van al die afspraken doet het bestuur niet zelf, die taak ligt bij een uitvoeringsinstantie (in het geval van Bpf Koopvaardij was dat MN). Die houdt bijvoorbeeld bij hoeveel premie een werkgever moet betalen, verstuurt facturen aan de werkgevers, doet de administratie van de pensioenopbouw van de deelnemers en houdt mutaties bij, zoals scheiding, verhuizing en overlijden. Ook start de uitvoeringsinstantie de pensioenuitkering als iemand met pensioen gaat. MN deed dat allemaal voor het pensioenfonds. Dus als u de Servicedesk belt, had u tot voor kort eigenlijk iemand van MN aan de telefoon. Hij of zij weet alles van de pensioenregeling van Bpf Koopvaardij en kan u daar dus goed mee helpen. De bestuurs-

leden zitten niet zelf aan de telefoon, maar u kunt ze wel persoonlijk spreken bij bijvoorbeeld deelnemersbijeenkomsten.

Naar PGGM

Op 1 juli is Bpf Koopvaardij overgestapt naar een andere pensioenuitvoerder: PGGM. Dit is de een van de grootste pensioenuitvoerders van Nederland. PGGM verzorgt de uitvoering voor meerdere pensioenfonds, waaronder Zorg & Welzijn, het pensioenfonds voor het zorgpersoneel.

Deze overstap is nodig om goed voorbereid te zijn op de overgang naar de nieuwe pensioenregels. Op 1 januari 2024 is de administratie al overgezet naar die van PGGM. Op 1 juli volgde de rest van de overstap. De medewerkers van MN traden namelijk op die datum in dienst bij PGGM. Voor u verandert er niets, want u heeft contact met dezelfde medewerkers als voorheen. Natuurlijk leren zij van hun nieuwe PGGM-collega's, zodat de dienstverlening voor u nog beter wordt. En we gaan ervanuit dat onze kosten in de toekomst lager worden.

Goed om te weten: MN was en is verantwoordelijk voor het belegd vermogen van Bpf Koopvaardij. Dat beheer is niet meeverhuisd naar PGGM. ←

Zo werkt
Bpf Koopvaardij



Wilt u meer weten over de organisatie van het pensioenfonds? Kijk dan op www.koopvaardij.nl/over-ons/organisatie of scan de QR-code.

Hoe tevreden bent u?



Elke drie jaar onderzoeken we hoe tevreden u bent over hoe we met u communiceren. Wat gaat goed en wat kan beter? De komende periode doen we daar weer onderzoek naar. U kunt dus binnenkort een uitnodiging voor dit onderzoek verwachten.

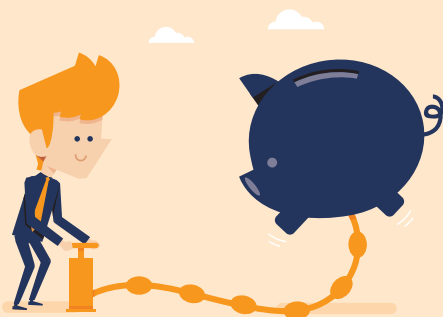
Dit jaar staan er extra vragen in het onderzoek, deze vragen gaan over de nieuwe pensioenregels. Dat is belangrijk, omdat we u zo goed mogelijk willen informeren over de nieuwe pensioenregeling. De komende twee jaar zullen we u er vaker naar vragen,

want we willen de overgang naar de nieuwe pensioenregels zo duidelijk mogelijk maken voor u. Door mee te doen aan ons onderzoek helpt u ons om onze communicatie te verbeteren.



Netto prepensioenregeling

Maakt u gebruik van de aanvullende regeling netto prepensioen? Die regeling brengt Bpf Koopvaardij onder bij een verzekeraar. De reden daarvoor is dat Bpf Koopvaardij is overgestapt naar een andere pensioenuitvoerder: PGGM (zie pagina 9). PGGM voert deze regeling niet uit. Sommige deelnemers hebben onder die aanvullende regeling maar weinig prepensioen opgebouwd. Zij krijgen van ons een voorstel om dat prepensioen in één keer af te kopen. Geldt dit voor u? Dan moet u toestemming geven voor deze afkoop. U krijgt uw prepensioen dan in één keer netto uitgekeerd. Als u gebruikmaakt van de netto prepensioenregeling krijgt u vanzelf bericht over de overgang naar de verzekeraar.



Pensioenen omhoog per 1 juni 2024

Goed nieuws: uw pensioen gaat dit jaar omhoog met **3,26%**. Hierover heeft u in december 2023 een brief van ons ontvangen. We hebben de verhoging met ingang van **1 juni 2024** in uw pensioen verwerkt.



Deelnemingsjarenpensioen stopt in 2026

Op 1 januari 2026 wordt het deelnemingsjarenpensioen afgeschaft. Dat pensioen is er voor mensen die op hun 67ste meer dan 41 jaar pensioen hebben opgebouwd bij Bpf Koopvaardij. Als hun pensioen op dat moment minder dan 70 procent van hun salaris zou zijn, vulde Bpf Koopvaardij dit aan. Maar in de praktijk bleek dat het pensioen bijna altijd boven deze grens uitkwam. Het deelnemingsjarenpensioen werd daarom zelden uitbetaald. Deze regeling is dus overbodig. Heeft u vragen over de afschaffing van het deelnemingsjarenpensioen? Neem dan contact met ons op.

Contact met het fonds



U bouwt pensioen op, of heeft dat in het verleden gedaan, bij Bpf Koopvaardij. Pensioenopbouw gaat vanzelf, daarom heeft u niet wekelijks contact met ons. Maar bij sommige belangrijke momenten in uw leven is dat contact wel nodig. Dat kunnen redelijk makkelijke onderwerpen zijn, zoals een wanneer u een nieuwe baan krijgt. Of ingewikkelder, bijvoorbeeld als u gaat scheiden of arbeidsongeschikt raakt. En natuurlijk als u met pensioen gaat. We willen u graag op al die momenten zo goed mogelijk van dienst zijn. Daarom onderzoeken we dat: we vragen aan mensen die contact met ons hebben gehad wat ze ervan vonden. Die informatie gebruiken we om onze dienstverlening te verbeteren. Neemt u contact met ons op? Dan kan het zijn dat we u vragen om uw mening daarover te geven. Met uw antwoorden verbeteren wij onze dienstverlening.



HEEFT U OOK EEN VERHAAL VOOR OP KOERS?

Meld u aan via servicedesk@koopvaardij.nl onder vermelding van Op Koers 2025.



*De ene 'kapitein'
maakt plaats
voor de andere*

Na vijftien jaar verlaat Erwin Cramer het bestuursbureau van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. Het bestuursbureau is de ogen en oren van het bestuur, en zorgt ervoor dat het bestuur op een goede manier beslissingen kan nemen. Per 1 januari 2024 heeft Erwin het directeursstokje overgegeven aan René Hamstra. Op 1 september vertrekt hij dan echt. Samen blikken ze terug en kijken ze vooruit.

Een tandem, zo omschrijven Erwin Cramer (64, links op de foto) en René Hamstra (52, rechts) hun samenwerking en de overgang van de ene directeur naar de andere. Tot 1 januari zat Erwin voor op de tandem en keek René mee over zijn schouder. Sinds begin 2024 is het andersom: René zwaait de scepter en Erwin assisteert en adviseert waar nodig en mogelijk, tot 1 september. René: “Het is heel prettig dat ik nog zo lang een beroep kan doen op zijn kennis, expertise en ervaring. Ik heb eerst op het trainingsveld kunnen oefenen, daarna op het hoofdveld meegevoetbald en per 1 januari ben ik de scheidsrechter, de baas van het veld.” Ook Erwin is blij met de manier waarop de overgang plaatsvindt. “Het gaat heel organisch. Het is net de Dikke en de Dunne: de een geeft aan en de ander maakt af. We voelen elkaar feilloos aan. Het loopt goed, we hebben alles onder controle.” Erwin is blij dat René degene is die zijn plek overneemt. “Hij is de juiste persoon voor deze baan: voor de verbinding met de mensen en voor de ervaring met de koopvaardij. Dus voor het fonds is dit een hele goede keuze.”

Iets vinden

Ze kennen elkaar al achttien jaar en gingen nauw samenwerken vanaf 2009, toen Erwin het bestuursbureau opzette. René werkte destijds bij MN, het bedrijf dat tot voor kort de pensioenuitvoering deed voor het fonds – waarover later meer. In juli 2022 stapte René over naar het bestuursbureau. “Ik kwam binnen als manager risicobeheer, audit en compliance en ik was privacy officer van het fonds. Daarvoor werkte ik 26 jaar bij MN. In mijn eerste anderhalf jaar op het bestuursbureau heb ik geleerd dat het fonds van binnenuit anders werkt dan toen ik aan de uitvoeringskant zat. Kort voorbeeld: toen ik bij MN werkte, leverden we een notitie in bij het bestuursbureau en daar ging het bestuur iets van vinden. Nu krijg ik diezelfde soort notities van MN en moet ik daar iets van vinden. Ik ben dan, samen met mijn collega’s van het bestuursbureau, de ogen van het bestuur. Ik moet kijken wat het bestuur nodig heeft om een goede beslissing te kunnen nemen. Daar was ik bij MN minder mee bezig. Het ‘iets vinden’ is belangrijker geworden dan het ‘iets leveren’.”

FOTO: HARMEN DE JONG



ERWIN ZIET DE TOEKOMST VAN HET FONDS MET VERTROUWEN TEGEMOET. “HET BESTUURSBUREAU IS BIJ RENE IN GOEDE HANDEN”

Vanuit de relatie

Voordat Erwin de vraag kreeg om het bestuursbureau op te richten, had hij al wat bestuurlijke ervaring. Na de oprichting was het dus een logische stap om de functie van directeur op zich te nemen. In al die jaren dat Erwin aan het roer zat, is er veel veranderd. “Alleen al het bestuursbureau zelf, dat ik startte met twee medewerkers: Doro Oppelaar en Rajesh Grobbe. Ik had ongeveer dertig vergaderingen per jaar, met het bestuur en met de beleggingscommissie. Nu werken er rond de tien mensen bij het bestuursbureau en regelen we meer dan honderd vergaderingen per jaar, met daarnaast nog allerlei andere overleggen.” Om dat allemaal in goede banen te leiden, moet een directeur zorgen dat hij de juiste mensen aanstelt, zegt Erwin. “Hoe beter je in staat bent om de mensen om je heen te verzamelen die met jou het werk doen, hoe overzichtelijker en beter je je werk als directeur kunt doen. Ik vind het belangrijk om mensen met elkaar te verbinden. Ik werk altijd heel erg vanuit de relatie. René trouwens ook, daarin lijken we op elkaar.”

Weerhuisje

De tandemmethode mag voor René en Erwin dan heel helder zijn, ze krijgen er nog weleens vragen over. René: “Dé vraag die ons op verjaardagen altijd wordt gesteld is natuurlijk: ‘hoe werkt dat dan, met twee kapiteins op één schip?’ Heel simpel: er is maar één kapitein en vanaf dit jaar ben ik dat. Onderling verdelen we het werk. Zie het als een weerhuisje. Afhankelijk van het onderwerp bepalen we wie er op acteert.” Als het gaat om de Wet toekomst pensioenen (Wtp) is René de aangewezen

persoon. Hij was al projectleider van de bestuurlijke werkgroep Wtp en is dat nog steeds, al liggen de uitvoerende taken – stukken schrijven, vergaderagenda’s maken – nu bij anderen. “Ik moet meer het totaaloverzicht bewaken.”

Een ander groot project is de overgang van de ene uitvoeringsorganisatie naar de andere. Tot 1 juli verzorgde MN de administratie van de pensioenen voor (gepensioneerde) zeevarenden, vanaf 1 juli doet PGGM dat. Erwin: “René heeft die overstap begeleid, ik ondersteunde hem daarbij. Dan moet je denken aan contracten, overeenkomsten en nieuwe processen inregelen. Om dat allemaal in goede banen te leiden, heeft René me gevraagd om tot 1 september door te gaan. Daar heb ik uiteraard volmondig ja tegen gezegd.”

Geen zeebenen

Zodra zijn pensioen dan echt van start gaat, zal Erwin meer tijd steken in het Knarrenhofproject in het Noord-Hollandse Neck: een woonhofje voor 55-plussers die elkaar onderling helpen, met ouderenvoorzieningen vlakbij. “Het idee is dat je er de rest van je leven kunt wonen.” Of hij er zelf gaat wonen, is de vraag, want het hofje is er nog niet. “Het zou zomaar kunnen dat mijn vrouw en ik binnen een paar jaar naar Spanje verhuizen. We komen daar al jaren en het klimaat spreekt ons zeer aan.” Zelf een bootje kopen, dat ziet hij niet zo snel gebeuren. “Ik ben niet in het bezit van zeebenen. Ik heb weleens een uitnodiging gehad om mee te varen op een loodsboot, maar boven windkracht 5 zien ze mij niet op een schip. Ik kijk wel graag naar Deadliest Catch op Discovery Channel: hoe die mannen met gevaar voor eigen leven krabben vangen op de Beringzee, ongelooflijk.”

Elke euro telt

Erwin laat het bestuursbureau met een gerust hart achter. “Ik zie de toekomst van het fonds met vertrouwen tegemoet. Het bestuursbureau is bij René in zeer goede handen.” René: “Onze belangrijkste focus is nu dat we onze deelnemers in een goede regeling krijgen die we hebben afgesproken met sociale partners. Daarbij zullen we vechten voor iedere euro om de uitvoeringskosten in bedwang te houden. Dat wil niet zeggen dat ze niet eerst gaan stijgen de komende periode, dat gaat samen met de investeringen die we moeten doen. Maar direct daarna, als we eenmaal zijn overgestapt naar de nieuwe pensioenregeling, willen we zoveel mogelijk euro’s kunnen besteden aan onze deelnemers.” ←

JAARVERSLAG 2023

IN HET KORT



Kosten

Pensioenuitvoering
(administratie en communicatie)

€ 11,53 miljoen

2022: € 6,93 miljoen

Kosten pensioenuitvoering per deelnemer

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

€ 368

2022: € 214,68

Vermogensbeheer

€ 17,2 miljoen

2022: € 18,8 miljoen

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



Deelnemers

In totaal:

50.880

deelnemers

2022: 51.551

26.695

pensioengerechtigden

2022: 27.363

166

werkgevers

2022: 168

4.676

zeevarenden

2022: 4.925

19.509

oud-zeevarenden

2022: 19.263

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



Beleggingen

Het belegd vermogen steeg in 2023 van € 3,49 miljard naar

€ 3,67 miljard

Bpf Koopvaardij wil over een langere periode meer rendement behalen dan nodig is voor het betalen van de pensioenen. Met dit extra rendement kunnen we de pensioenen mee laten groeien met de prijsontwikkeling (inflatie). In 2023 is het doel gehaald van gemiddeld 1,1% overrendement per jaar.



De dekkingsgraad

daalde in 2023 van 118,8% naar

118,3%

De waarde van de beleggingen steeg met 8,2%. De waarde van de pensioenen die we moeten betalen nam toe met 6,5%. Ook hebben we in 2023 de pensioenen verhoogd met 10,8%. Dit alles bij elkaar zorgde voor een kleine daling van de dekkingsgraad.



De nieuwe pensioenregels

Alles wat u moet weten

Bpf Koopvaardij is van plan om op 1 januari 2026 over te stappen op de nieuwe pensioenregels. Dat lijkt nog ver weg, maar achter de schermen zijn we al druk bezig om alles in orde te maken. Hoog tijd om u bij te praten.

Nieuwe pensioenregels

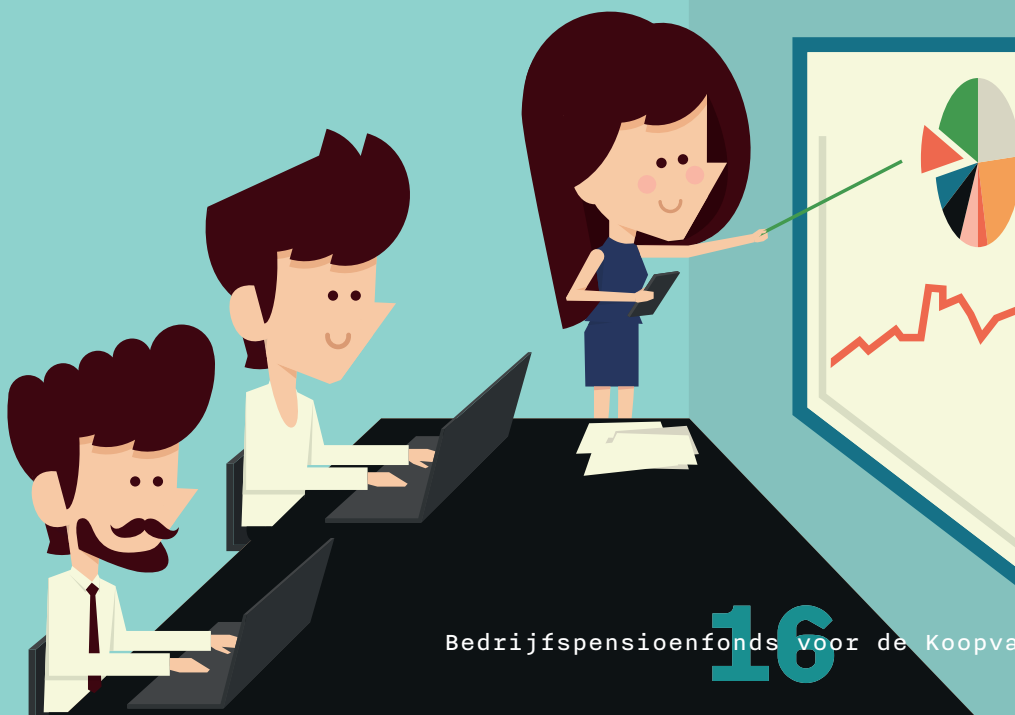
De nieuwe regels gelden voor iedereen, ook als u al pensioen ontvangt. Dit zijn dit de drie belangrijkste veranderingen:

1 Uw pensioen wordt persoonlijker en duidelijker

Met de nieuwe regels bouwt iedereen straks pensioen op via een 'premie-regeling'. Dat wil zeggen dat er afspraken worden gemaakt over hoeveel geld u en uw werkgever inleggen voor uw pensioen. Dit geld gaat in uw persoonlijke pensioenpot. In de pensioenregeling die u nu heeft, is die pensioenpot van ons allemaal samen. In uw persoonlijke pensioenpot ziet u duidelijker hoeveel u samen met uw werkgever heeft ingelegd, wat het beleggen oplevert en hoeveel pensioen u kunt verwachten. Als u met pensioen gaat, ontvangt u maandelijks pensioen uit uw persoonlijke pensioenpot.

2 Uw pensioen gaat mee-bewegen met de economie

De nieuwe regels zorgen ervoor dat uw pensioen sneller omhooggaat als het economisch goed gaat. In slechte tijden kan het ook omlaaggaan. De nieuwe regels zorgen er wel voor dat



de bewegingen minder groot worden als u (bijna) met pensioen gaat. Dat gebeurt omdat er dan geen of weinig tijd is om tegenvallers in beleggingen op te vangen. Bij jongere werknemers is die tijd er nog wel. Daarom wisselt het pensioen bij hen wat sneller in hoogte. Goed om te weten: eventuele tekorten in mindere jaren kunnen we opvangen met reserves uit betere jaren. Zo zorgen we ervoor dat de pensioenen van gepensioneerden zo stabiel mogelijk blijven.

3 Eenvoudiger en betere regels voor nabestaandenpensioenen

De regels voor het nabestaandenpensioen worden voor iedereen hetzelfde. Daardoor is het duidelijker waar uw partner of kind(eren) op kunnen rekenen. Overlijdt u als u al met pensioen bent? Dan blijft het nabestaandenpensioen afhankelijk van wat u heeft opgebouwd en hoeveel jaren u heeft gewerkt. Als u overlijdt terwijl u nog werkt, ontvangen uw nabestaanden een percentage van uw laatste loon. Ook als u nog maar net in dienst bent. Het maakt hierbij niet uit hoeveel jaar u heeft gewerkt. Partners en kinderen van werkenden krijgen daardoor vaak een hoger nabestaandenpensioen.



Waar staan we nu?

Op dit moment verandert er voor u nog niets. De sociale partners maken op dit moment afspraken over de nieuwe regels. De definitieve afspraken zijn nu nog niet bekend. We verwachten dat de sociale partners binnenkort alle knopen hebben doorgemaakt. Dan is ook meer duidelijk over de invulling van de nieuwe regels voor de sector Koopvaardij. Vervolgens gaat Bpf Koopvaardij ermee aan de slag. Zodra de definitieve afspraken bekend zijn, laten we u dit weten via onze website en onze digitale nieuwsbrief. Ontvangt u deze digitale nieuwsbrief nog niet? Geef ons dan uw mailadres door via Mijn Koopvaardij.

**OOK MET DE
NIEUWE REGELS
IS ER ALTIJD
PENSIOEN
VOOR U, HOE OUD
U OOK WORDT**

BEELD: SHUTTERSTOCK

Wat gebeurt er wanneer?

2024

Werkgevers en werknemers in de sector Koopvaardij maken afspraken over de nieuwe pensioenregels en de overgang ernaartoe. Bpf Koopvaardij beoordeelt of die uitlegbaar en uitvoerbaar zijn.

2024 - 2025

Bpf Koopvaardij bereidt de overgang naar de nieuwe pensioenregels voor. Vlak voordat de nieuwe regels ingaan, hoort u wat uw pensioen was voor de overgang en wat uw pensioen wordt na de overgang.

1 januari 2026

Bpf Koopvaardij is van plan om op 1 januari 2026 te starten met de nieuwe pensioenregels. In Mijn Koopvaardij ziet u uw eigen pensioenpotje.





Veelgestelde vragen

De overgang naar de nieuwe regels roept veel vragen op. De belangrijkste zetten we op rij.

Er komen nieuwe regels voor pensioen. Maar waarom is dat eigenlijk nodig?

Vergeleken met andere landen hebben we ons pensioen goed geregeld in Nederland. Er zijn zelfs landen waar mensen helemaal geen pensioen opbouwen. Iedereen die in Nederland woont, heeft recht op AOW. Daarnaast bouwen we via de werkgever pensioen op. De overheid heft geen belasting over het geld voor die pensioenopbouw. Ook met de nieuwe pensioenregels blijft dat zo.

Maar er zijn ook veranderingen nodig. Een belangrijke reden daarvoor is dat de pensioenen lange tijd niet omhoog zijn gegaan. En dat terwijl het al jaren behoorlijk goed gaat met de economie. Dat voelt oneerlijk, zeker nu het leven steeds duurder wordt. Maar ook op andere plekken piept en kraakt het pensioensysteem. Het past niet meer bij de samenleving van nu. Mensen worden steeds ouder en genieten langer van hun pensioen. Ook wisselen ze vaker van baan, stoppen een tijdje met werken of beginnen voor zichzelf. De nieuwe regels passen daar beter bij.

Wanneer hoor ik wat het voor mijn pensioen betekent? Wanneer weet ik wat ik krijg?

Wat de nieuwe regels voor de hoogte van úw pensioen betekenen, is voorlopig nog niet te zeggen. Dit hangt niet alleen af van de keuzes die de sociale partners nog moeten maken. Het is ook afhankelijk van de financiële situatie van Bpf Koopvaardij op het moment dat we overstappen. Een betrouwbare berekening per deelnemer kunnen we dus pas maken als we de nieuwe regels voor pensioen invoeren. Vlak voor de overstap ontvangt u wel al een voorlopige inschatting. U ziet dan hoe hoog uw pensioen was vóór de overgang op de nieuwe regels, en hoe hoog uw pensioen wordt na de overgang op de nieuwe regels. Enkele maanden na de overstap krijgt u van ons een definitief overzicht van uw pensioen volgens de nieuwe pensioenregels.

Kan mijn pensioenpot straks opraken? Of ontvang ik pensioen zolang ik leef?

U kunt erop vertrouwen dat u pensioen blijft ontvangen zolang u leeft. Ook met de nieuwe regels is dat zo afgesproken. We zorgen er samen voor dat er altijd pensioen voor u is, hoe oud u ook wordt.

Ik ben met pensioen. Krijg ik straks elke maand een ander pensioen?

Nee, u krijgt niet iedere maand een ander pensioen. We begrijpen namelijk heel goed dat u niet zit te wachten op verrassingen in uw inkomen. Daarom passen we de pensioenen hooguit één keer per jaar aan en blijft het de rest van het jaar stabiel.

Ik bouw pensioen op. Gaat mijn pensioen straks sneller omhoog in de nieuwe regeling?

Omdat we minder geld in kas hoeven te houden, kan uw pensioen sneller omhoog als het goed gaat met de economie. In slechtere tijden kan het ook omlaaggaan. Dit soort bewegingen zullen wel minder groot zijn als u (bijna) met pensioen bent. Tegenvallers kunnen we bovendien op meerdere manieren opvangen of verzachten. Bijvoorbeeld door tekorten in slechtere jaren op te vangen met reserves uit goede jaren (de 'solidariteitsreserve'). ←

Meer informatie



Wilt u meer weten over de nieuwe pensioenregels? En wanneer wij welke stappen nemen? U leest er alles over op www.koopvaardij.nl/nieuw-pensioenstelsel
De QR-code scannen kan ook.

CULTUUR OP DE GOLVEN

Toen ik zes jaar was, wist ik al: ik wil later iets met schepen. Na de lagere school moest ik van mijn ouders naar de mavo, maar na tussenkomst van de bovenmeester mocht ik gelukkig naar de Oranje Nassaschool voor kust-, Rijn- en binnenvaart, in Harlingen. Een totaal andere cultuur dan het West-Friese middenstandsmilieu waar ik vandaan kwam. Ik heb het later onwijs knap gevonden hoe de bootslieden alle leerlingen in het gareel wisten te houden. Het onderwijs was goed, ik denk er mét groot plezier aan terug.

Hoe anders was dat met mijn eerste baan; dat was een grote mislukking. Ik kwam in een cultuur van schone schijn terecht: de schipper vond zijn gepoetste imago naar de buitenwereld het belangrijkste. Het was schuren, soppen en poetsen tot je erbij neerviel, en slecht en goedkoop eten.

‘Wat wil je dan wel?’ vroeg mijn vader. Stuurman worden op zee, het liefst op een zee-sleepboot. Ik kwam terecht op een schip van Wagenborg, als aankomend matroos. George en Alcides, twee Kaapverdianen, ontfermden zich over mij als zeevaders. Het was hard werken, maar ik vond het een warm bad.

**GEORGE EN
ALCIDES, TWEE
KAAPVERDIANEN,
ONTFERMDEN
ZICH OVER MIJ
ALS ZEEVADERS.
IK VOND HET
EEN WARM BAD**

Constant Herfst

(1960) is kapitein bij MF Shipping Group. Hij vaart op productentankers op routes tussen het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Sinds 2019 vertegenwoordigt hij namens de kapiteinsvereniging de werknemers in de pensioenraad van het pensioenfonds. Constant schrijft deze column op persoonlijke titel.

Na die jaren als matroos en vervolgens een andere zeevaartopleiding kwam ik in dienst bij Seatrade. Dat was ‘wij tegen de rest van de wereld’. Het varen op West-Afrika, en vooral Nigeria, werd als een soort kunst van vader op zoon doorgegeven. In de havens kregen we te maken met diefstal, corruptie, afpersing en onterechte boetes. In deze strijd tegen de buitenwereld voelden we ons soms heel belabberd en alleen. Daardoor bouwden we een sterke band op.

Ondertussen ging er in de koopvaardij een andere wind waaien; de boekhouders grepen de macht. Er kwamen kwaliteitssystemen, met rijen ordners en spreadsheets met inspecties. We kwamen in een cultuur van wantrouwen terecht. We moeten nu bewijzen dat het onderhoud is uitgevoerd, mét foto ervan. Toch gaan er natuurlijk soms dingen fout. Met veel contractarbeiders in de koopvaardij is het vaak moeilijk om de waarheid boven tafel te krijgen. Zij spreken zich niet altijd even makkelijk uit; ze kunnen immers hun baan kwijtraken. Gelukkig is er nu de no-blame-cultuur: niet kijken wie iets heeft fout gedaan, maar wát er is fout gegaan. Helaas blijkt in de praktijk dat mensen stiekem toch vaak keihard op hun fouten worden afgerekend. Het zou mooi zijn als we dat een beetje minder zouden doen. ←



Knopen van de koopvaardij

Toen Cees Schuller (72) voer als marconist begon hij met het verzamelen van maritieme knopen. Hij is inmiddels al jaren met pensioen, maar zijn knopencollectie groeit nog steeds. Aan Op Koers vertelt hij over de meest bijzondere exemplaren.



EEN P TE WEINIG

“Deze knopen zijn van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN). Als je goed kijkt, zie je dat er een ‘p’ mist op de rechterknoop. Een foutje. Deze knopen zijn van ongeveer 1925-1930. De schepen van de SMN voeren tussen Amsterdam en Nederlands-Indië. De goede knoop had ik als eerste. De knoop met de spelfout heb ik geruild voor een andere knoop uit mijn collectie. De verkeerde knoop is echt gebruikt, die heeft met spelfout en al op uniformen gezeten.”



VERGULD

“Deze knopen zaten tussen 1920 en 1925 op de uniformen van leerlingen van Zeevaartschool De Ruyter in Vlissingen. De knoop is verguld, er zit een laagje echt goud omheen. Ik heb deze knoop geruild met iemand. De knoop is gemaakt door Dr. Frenken Lüdenschheid, een van de vele knopenfabrikanten in Duitsland.”



OUDSTE

“Dit is de oudste knoop in mijn verzameling. Hij komt uit 1820-1830 en zat op het uniform van leerlingen aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam. Tegenwoordig hebben ze geen uniformen meer, dus nieuwe knopen van zeevaartscholen komen er niet meer. Ook niet van rederijen trouwens, want die laten geen speciale knopen meer maken, dat is te duur.”



UIT FRANKRIJK

Deze knoop, van de Middellandse Zeevaart Compagnie (MZC), is zeldzaam. De Rotterdamse kleermaker Jos Cohen maakte de uniformen voor de MZC. Op de achterzijde van de knoop staat zijn naam en die van de fabrikant waar hij de knopen bestelde. Deze knoop komt uit Frankrijk. De fabrikant staat er niet altijd op trouwens. Maar ook zonder naam kan ik vaak zien uit welk land de knoop komt. Als er een stippelijntje om het oog zit, komt de knoop uit Frankrijk. Knopen met een zonnetje om het oog zijn in Duitsland gemaakt.”

Knopoloog' Cees Schuller ging in zijn tienerjaren naar de zeevaartschool om militaire dienst te ontlopen. Na zijn opleiding ging hij aan de slag als marconist. Niet toevallig gekozen, want als marconist was hij vrij als het schip in de haven lag en kon hij de wal op. Hij begon bij de KNSM, daarna stapte hij over naar Shell en na omzwervingen bij Holland Bulk Transport en Nedlloyd kwam hij weer aan boord bij Shell. Hij voer zo'n negen jaar, toen kreeg hij een brief dat hij

niet meer in militaire dienst hoefde. Daarna stapte hij over naar een baan op de wal. Sinds zijn pensionering besteedt hij niet alleen tijd aan zijn knopenverzameling, hij zit ook in het bestuur van Museum De Roos in zijn woonplaats Geertruidenberg. Zijn knopenverzameling startte hij toen hij nog op zee voer. “Iedereen aan boord verzamelde iets, mij leek het leuk om knopen te verzamelen. Ik schat dat ik ongeveer 2.500 knopen heb en ik besteed vijftien tot twintig uur per week aan mijn verzameling. Ik vind ze op rommelmarkten, veilingen en ik





COMPLETE SET

Deze vier knopen zaten op de uniformen van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij, nu de Holland Amerika Lijn. De zilverkleurige knopen waren voor de hofmeester en de bediendes, de goudkleurige voor de kapitein, stuurlieden en machinisten. De knoop werd in twee maten gemaakt: de kleine voor de zijkant van de pet en de manchetten, de grote voor de voorzijde van het uniform. Het aardige aan deze set is dat hij compleet is. Dat wil zeggen: in beide kleuren, allemaal van dezelfde kleermaker en dezelfde fabrikant, in de verschillende diameters. Een complete set is meer waard dan losse knopen. Deze set kocht ik voor ongeveer 250 euro, maar dat bedrag zou nu niet meer genoeg zijn.”



“IEDEREEN AAN
BOORD VERZAMELDE
IETS, MIJ LEEK HET
LEUK OM KNOPEN TE
VERZAMELEN”



MARGRIET

“Koningin Wilhelmina heeft deze knoop ontworpen, ter gelegenheid van de geboorte van haar kleindochter prinses Margriet in 1943. De margriet zit ook op het embleem voor de petten. Prinses Margriet was jarenlang beschermvrouwe van de koopvaardij. De gedachte was dat de margriet hét symbool voor de hele Nederlandse koopvaardij zou worden. Maar na de Tweede Wereldoorlog zijn alle rederijen weer teruggegaan naar hun eigen logo.”

krijg ook vaak knopen toegestuurd. Nee, ik denk niet dat mijn verzameling ooit compleet is. Soms zie ik knopen die ik nooit eerder heb gezien. Laatst kreeg ik bijvoorbeeld een foto van een knoop opgestuurd van iemand uit Friesland. Die knoop was van de Stoomvaartmaatschappij Java. Die had ik nog nooit gezien. Dat ga ik dan helemaal uitzoeken: speuren op internet en navraag doen in mijn netwerk. Kijk, voor munten heb je allerlei catalogi, dan kun je dat zo opzoeken. Ik vind daar geen lol aan en bovendien bestaan er geen catalogi voor knopen. Dus ooit wil ik nog eens een boek gaan maken, met iemand van de universiteit die afstudeert op maritieme geschiedenis.”

Heeft u nog oude knopen van een zeemansuniform liggen? Cees Schuller komt graag met u in contact. U kunt hem mailen op ceeschuller@ziggo.nl.



Lid pensioenraad Johan Kooij:

“Het bestuur houdt ons goed op de hoogte”

Functioneert het bestuur goed? Welke beslissingen neemt het, en waarom? Zijn er dingen die beter kunnen? Daarover geeft de pensioenraad een oordeel of advies. Johan Kooij is lid van de pensioenraad. Hij blikt terug op 2023.



Johan (79) zit zo'n elf jaar in de pensioenraad, als vertegenwoordiger van de gepensioneerden. Die rol geeft hem veel voldoening. Hij was ook jarenlang actief voor vakbond Nautilus. Het woord 'actief' is een nauwkeurige beschrijving van Johan. Hij is pas zes jaar geleden gestopt met varen, want ook nadat hij op zijn 58ste officieel met pensioen ging, vond hij het varen nog veel te leuk. Over ongeveer een jaar stopt hij bij de pensioenraad. “Dan maak ik plaats voor andere, hopelijk jongere mensen.”

Aan deskundigen overlaten

De pensioenraad vergaderde in 2023 zeer regelmatig en meer dan eens schoven leden van het bestuur aan. “Het bestuur praat ons regelmatig bij over de voortgang van alles wat er speelt. Ik kan niet anders zeggen dan dat ze ons goed op de hoogte houden.”

Een belangrijk onderwerp in 2023 was uiteraard de Wet toekomst pensioenen. Oftewel de nieuwe regels voor pensioen. Nu beheert het pensioenfonds nog één grote som geld voor alle deelnemers. Straks krijgt iedereen een eigen pensioenpotje. Wel blijft het pensioenfonds het geld van alle deelnemers samen beleggen. Daar hebben deelnemers geen eigen keuze in.

Heet hangijzer is natuurlijk de verdeling van de buffer van het pensioenfonds. Johan: “Nu, met de oude regels, konden we nergens voor kiezen. Als je ging varen, kreeg je een boekje van het pensioenfonds met de regels en daarmee moest je het doen. Nu gaan we over op nieuwe regels en moet het geld worden verdeeld. Daar heeft iedereen een mening over. De jongeren vinden dat de ouderen hun pensioen ‘opeten’. De ouderen vinden natuurlijk van niet. Ons advies aan het bestuur is dat we het geld zo evenredig en eerlijk mogelijk

moeten verdelen. Daar denken we met z'n allen, onder begeleiding van deskundigen, goed over na. Zowel het bestuur als de pensioenraad let hier goed op. Het bestuur neemt de besluiten, en vervolgens kunnen wij als pensioenraad daar een oordeel over hebben.”

Nieuw systeem

Een ander onderwerp waar de pensioenraad in 2023 regelmatig met het bestuur over sprak, is het ICT-systeem van MN, de organisatie die voor Bpf Koopvaardij de pensioenen beheert en administreert. Dat systeem was verouderd. “In 2023 is MN een samenwerking aangegaan met PGGM, een organisatie die de pensioenen beheert van meerdere pensioenfondsen. We zullen dus ook hun ICT-systeem gaan gebruiken. De overstap is nog niet afgerond, we houden het in de gaten.”

Johan zou graag zien dat er meer jongeren en vrouwen in de pensioenraad zitten. “Het is veel te eenzijdig nu. Ik heb een paar vrouwen gevraagd om bij de pensioenraad te komen, maar dat zagen ze niet zitten.” Jammer, vindt Johan, want het is een mooie kans om mee te praten over het pensioen. “Een kwart van je salaris gaat naar je pensioenopbouw. Dus heb er een mening over, verdiep je erin en blijf niet aan de zijlijn staan.” ←

Over de pensioenraad

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

www.koopvaardij.nl/pensioenraad

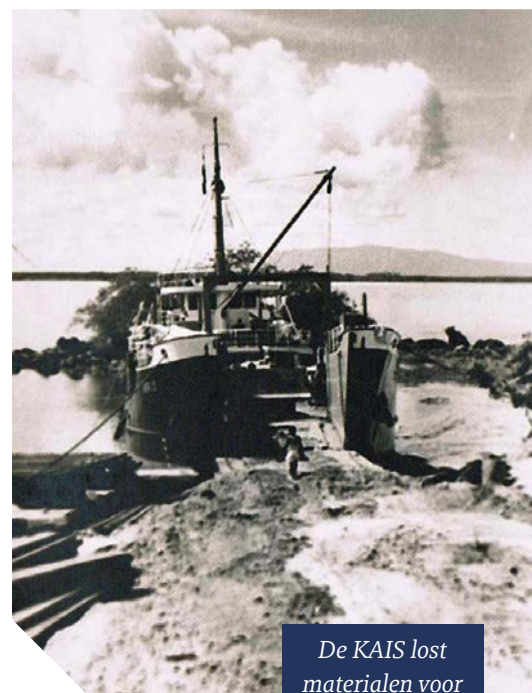
“Door het slingeren had de diesel het bitumen opgelost”

Scheepswerktuigkundige Jillis van Duuren (92) maakte in 1954 een reis met de Kais, een schip van de Nederlandse Nieuw Guinea Petroleum Maatschappij (NNGPM). Het landingsvaartuig moest van Rotterdam naar Sorong in Nieuw-Guinea worden gebracht.

“**H**et schip had twee Kromhout dieselmotoren van 270 pk per stuk, direct omkeerbaar met elk een eigen gekoppelde scheepsschroef. De trossen gingen los, lonten in de hoofdmotoren en de motoren startten. Dat ging soepel, ze draaiden als een naaimachine. De reis begon rustig, maar het ging steeds harder waaien. Met donderend geraas sloegen de golven tegen de laadklep, die gelukkig was dichtgelast. Op een gegeven moment werden we zelfs achteruit geblazen. We verlegden de koers naar Dover. Na twee dagen in de haven wachtte een gladde zee ons op, alsof er niets was gebeurd. Door dichte mist op de Middellandse Zee raakten we wat uit koers, maar daarna voeren we al huppelend richting Port Said en door het Suezkanaal.”

Verstopt

“De originele brandstoftanks waren leeg en we stapten over op de brandstof in de ballasttanks. Het viel ons op dat de brandstoffilters sneller verstopt raakten dan normaal. Ook was de brandstof niet mooi blauw, maar zwart en ondoorzichtig. We ontdekten dat de ballasttanks met bitumen waren bewerkt om roesten door zeewater te voorkomen. Door het slingeren van het schip had de diesel het bitumen opgelost. We hadden nieuwe filterelementen nodig. We konden die ophalen in Colombo, maar daar komen was nog niet zo eenvoudig. Om beurten moest we een motor afzetten om de filters te reinigen. In Colombo kwamen alle reserveonderdelen aan boord, dus mouwen opstropen en aan het werk. Vier dagen later namen we opgewekt afscheid van Colombo.”



De KAIS lost materialen voor nieuwe wegen.



De route van van Rotterdam naar Sorong in Nieuw-Guinea.

De afgelegde reis: 10.450 zeemijl of 19.750 km.

Proeflanding

“Via de Straat van Malakka en Singapore kwam Sorong in zicht, waar we werden opgewacht door vertegenwoordigers van de NNGPM. Ze wilden gelijk de volgende dag een proeflanding maken, maar de laadklep was nog dichtgelast. Bovendien wist niemand van ons hoe je een landingsvaartuig op het strand moest zetten. De commandant van een landingsvaartuig van de Koninklijke Marine legde het ons uit: niet volle kracht vooruit het strand opvaren – dan kom je er nooit meer vanaf – maar langzaam komen aanvaren, vijf meter voor het strand volle kracht achteruit en dan de klep neerlaten.”

Vloedgolf

“Twee dagen later was het zover. Langzaam naderden we het strand. Maar nog voordat we dat bereikten, liep het schip al aan de grond. De kapitein gaf iets meer vermogen en gaf opdracht om de klep langzaam te laten zakken, tot boven de waterlijn. Maar toen de klep over het dode punt heen was, was die niet meer te houden. Met een harde klap sloeg de klep op het water, met een enorme vloedgolf als resultaat. Een paar dagen later hebben we modificaties aan de klep uitgevoerd. Dat was een hele verbetering, want de volgende landing verliep zonder problemen.” ←



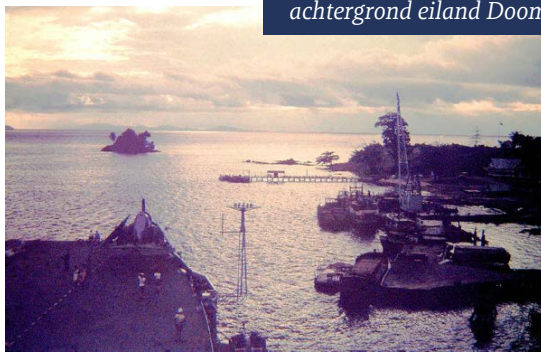
Avond in Sorong met op de achtergrond eiland Doom.



Kampong van de arbeidskrachten.



Deze mensen zijn nieuwe arbeidskrachten en gaan naar Sorong.



Mayday mayday

Opleiding en praktijk

Elke zeevarende weet het: in een storm, bij brand, een medisch spoedgeval of een andere calamiteit ben je op zee op jezelf aangewezen. Het is niet voor niets dat zeevaartstudenten het vak veiligheid veelvuldig in hun rooster hebben staan, vertelt docent Henk Spanjer. Eenmaal aan het werk blijft veiligheid belangrijk, in de vorm van herhalingscursussen en oefeningen aan boord. Kapitein Frans Bos kan daarover meepraten.

Henk Spanjer (57)

docent aan
het Maritiem
Instituut Willem
Barentsz op
Terschelling

Henk Spanjer geeft les in radio-communicatie en veiligheid aan boord. Naast zijn werk is hij vrijwilliger bij de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

“De lessen over veiligheid aan boord zijn heel breed: van reanimatie en brandblussen tot persoonlijke beschermingsmiddelen en overleven. We beginnen met de theorie, daarna oefenen we het in de praktijk. We maken bijvoorbeeld een brandje in een container en sturen studenten daar naar binnen. Gaan ze eerst blussen of eerst de man redden die vlak bij de brand ligt te schreeuwen? Daarna bespreken we hoe het ging, dat is misschien nog wel het belangrijkste onderdeel van de oefening.

In het tweede jaar, vlak voordat de studenten op stage gaan, doen we ‘personal survival’: wat doe je als je het schip moet verlaten? Ook dat oefenen we in de praktijk: hier in de haven moeten ze het water in. Dat is nog een redelijk veilige setting, maar we oefenen ook op de Noordzee. Daar zetten we ze van boord en moeten ze een stuk zwemmen naar een vlot – uiteraard met instructeurs en een reddingsboot vlakbij. Voor sommigen is die afstand te groot.”

Duidelijk

“We oefenen ook in het managen van een crisis, bijvoorbeeld met brand in de machinekamer. Een fout die ik vaak zie, is het gebrek aan duidelijke opdrachten. De kapitein-student stuurt de blusploegstudenten naar de machinekamer, zonder te vertellen wat ze daar moeten doen. Daarmee gaat kostbare tijd



“VAAK SCHORT
HET AAN
DUIDELIJKE
OPDRACHTEN”

verloren. Bij echte crises zie je dat ook. Daarom haal ik in mijn lessen radio-communicatie vaak praktijkvoorbeelden aan. Bijvoorbeeld de oproep van de kapitein van een schelpenzuiger die water maakte. Hij vroeg op rustige toon om een pomp. Twintig minuten later nam hij weer contact op: of de pomp er al bijna was. Toen was het schip al aan het kapseizen. Uit zijn eerste oproep

bleek niet hoe ernstig de situatie was. Dan zie je hoe belangrijk het is om duidelijk te zijn in je communicatie.”

Oefenen

“De beste crisismanagers laten zich niet meeslepen in de waan van het moment. Ze doen eerst een stap terug in plaats van meteen te reageren. Hoe je reageert, weet je pas op het moment zelf.

Sommigen staan aan de grond genageld, sommigen slaan op de vlucht. Ik denk dat het in elk geval heel belangrijk is om kennis vaak te herhalen. Als het niet in je hoofd zit, kun je het ook niet gebruiken. Ook regelmatig en realistisch oefenen is belangrijk. Tot en met het passen van de survivalpakken aan toe. Je wil niet tijdens een crisis ontdekken dat het pak niet past.”



Frans Bos (62)
kapitein bij Wagenborg

Bijna kapseizen, schade, schuivende lading en een enorme brand: het was crisis op crisis aan boord van rorosschip Schieborg, in 2005. Frans Bos en zijn bemanning overleefden de ramp, maar eenvoudig was dat niet. “Je gaat door tot het bittere eind.”

“**W**e voeren van Göteborg naar Zeebrugge en bij Denemarken kwamen we in heel slecht weer terecht. Geen storm zoals ze hadden voorspeld,

maar een orkaan. Vanaf de brug, zo'n 25 meter boven het water, kon ik niet meer over de golven heen kijken. Ik had zoiets nooit eerder gezien op de Noordzee. We voeren langzaam, 1 tot 2 knopen, om geen schade te varen. Ineens kwam er een gigantische berg water over ons heen, waardoor de waterdichte deur aan de voorzijde ontzet raakte. Dat was vervelend, maar ik heb de bemanning opdracht gegeven om die deur weer waterdicht te maken.

“GOED
ZEEMANSCHAP
IS VAN GROOT
BELANG”

FOTO: HENK VEENSTRA

Geperforeerde long

Ondertussen nam de windkracht verder toe, met pieken van 52 meter per seconde. Echt gigantisch. Daardoor werden de golven nog hoger en op een gegeven moment viel het schip dwars over bakboord, wel 80 graden. Ik kon alleen maar denken: terugkomen, terugkomen, terugkomen. Gelukkig kwam het schip weer recht, maar de bemanning viel alle kanten op. Later bleek de kok een geperforeerde long te hebben en de tweede stuurman een zéér zware hersenschudding. Ondertussen bleef er toch nog wat water binnenkomen, waardoor we ook schade kregen aan het

PLC-systeem. Daardoor konden we bijvoorbeeld niet meer ballasten. Een paar uur later, toen alles weer was dichtgemaakt en we met de hele bemanning stonden te evalueren op de brug, zag een van de leerlingen vonken op het achterschip. We wisten dat daar een trailer met carbid stond. Ik heb een team op onderzoek gestuurd, maar ik zag weer enorm hoge golven aankomen. Ik riep ze terug naar de accommodatie en net toen ze binnen waren, maakte het schip een gigantische schuiver over stuurboord, waardoor al die 24 cilinders met elk 900 kilo carbid nogmaals over het dek schoven. Alle cilinders werden geplet, daardoor begon alles te branden. We hebben met een brandploeg nog geprobeerd iets te doen, maar er stond te veel wind. Het vuur kwam steeds dichterbij de accommodatie, ik kon de hitte door het raam heen voelen.

Enorme vuurbal

We waren in contact met de wal om te vertellen wat er gaande was, maar vanwege de brand gingen de alarmen op de brug af. Het is alsof je midden in een popconcert staat te communiceren; heel lastig. Daarom had ik een nabijgelegen tanker gevraagd om on scene commander te zijn, ik vroeg hem om helikopters op te roepen. Die kwamen – dat duurde nog een tijd, mede door de tegenwind. Wij hadden ondertussen onze survivalpakken aangetrokken, maar we bleken niet met de helikopter van boord te kunnen. Er stond te veel wind en het schip slingerde te veel, het was te gevaarlijk. Toen heb ik meteen het besluit genomen om in de reddingssloep te stappen. Vlak voordat we die bereikten, explodeerden twee tankcontainers, met een enorme vuurbal als gevolg. Gelukkig waren de reddingssloepen niet beschadigd. In de sloep heb ik drie keer alle koppen geteld, om zeker te weten dat er niemand was achtergebleven.

Uren later, het was inmiddels nacht, arriveerden de schepen van de Deense kustwacht, die een RIB te water lieten. Eén voor één zijn we vanuit de sloep in het water gesprongen, ik als laatste, en werden we in de RIB gehesen en naar het reddingsschip gebracht. Het eerste wat we deden? Naar huis bellen en vertellen dat we het hadden overleefd. Het had ook anders kunnen aflopen, dat realiseer ik me maar al te goed.

Goede communicatie

Het feit dat we deze ramp hebben overleefd, heeft ten eerste te maken met het team: we kenden elkaar en elkaars kwaliteiten goed. Daarnaast is het belangrijk dat je elkaar helpt in zo'n situatie en elkaar niet alleen laat. Goed zeemanschap is van groot belang: kennis van het schip en van de lading. En, misschien wel het allerbelangrijkst: goede communicatie. Ik ben de kapitein, dus ik ben eindverantwoordelijk, maar ik had mijn bemanning heel hard nodig. Dus ik moest duidelijk laten weten wat het plan was en zelf rustig blijven en mijn mensen motiveren. Het was crisis op crisis, maar ik vond het belangrijk om niet in paniek te raken, daar heeft niemand iets aan. Lukte er iets niet, dan bedacht ik een nieuw plan. Ik ging door tot het bittere eind. Ook al wist ik dat er met iedere tegenslag een stukje werd afgesnoept van onze kans om te overleven.

Verwerking

Het schip is naar de Eemshaven gesleept, geblust en gerepareerd. We zijn ongeveer een half jaar na de ramp met diezelfde bemanning weer uitgevaren, op dezelfde route. Dat was heel goed voor de verwerking. Telkens als ik bij een bemanningslid emoties zag oplopen, ging ik in gesprek. Veel van die bemanningsleden varen nog steeds, soms werk ik met ze samen. We zullen onderling altijd een speciale band hebben.”



Wanneer u overlijdt ...

Wat gebeurt er met uw pensioen wanneer u overlijdt? Wat is er geregeld voor uw nabestaanden? We leggen het graag uit.

Bij Bpf Koopvaardij kennen we niet alleen ouderdomspensioen, maar ook nabestaandenpensioen. Dit is het partnerpensioen en wezenpensioen voor uw eventuele nabestaanden. Wij vinden het belangrijk dat uw nabestaanden goed verzorgd achterblijven als u komt te overlijden. Uw nabestaanden kunnen elke maand pensioen van ons ontvangen. Het maakt daarbij niet uit of u al met pensioen bent op het moment van overlijden.

Partner- en wezenpensioen

Uw partner heeft mogelijk recht op partnerpensioen vanaf de eerste dag van de maand van uw overlijden. Uw partner is degene met wie u, vóórdat uw pensioen ingaat, bent getrouwd, een geregistreerd partnerschap of samenlevingscontact heeft. In dat laatste geval woont u minimaal een half jaar samen en staat u beiden op hetzelfde adres ingeschreven.

Meer informatie

- Pensioen voor uw partner en kinderen: www.koopvaardij.nl/nabestaanden
- Pensioen voor uw ex-partner(s): www.koopvaardij.nl/uitelkaar
- De hoogte van pensioen voor uw partner en kinderen: www.mijnpensioenoverzicht.nl

Het partnerpensioen stopt als uw partner zelf overlijdt. Dit geldt ook voor ex-partners. Kinderen komen mogelijk in aanmerking voor wezenpensioen vanaf de eerste dag van de maand van uw overlijden. Het wezenpensioen stopt als uw kind 18 jaar wordt. Tenzij hij of zij studeert of een beroepsopleiding volgt, dan stopt de uitkering bij 27 jaar.

Bijzonder partnerpensioen

Heeft u één of meerdere ex-partner(s)? Hij of zij kan (ook) recht hebben op (bijzonder) partnerpensioen bij uw overlijden.

De hoogte van het pensioen

De hoogte van het partner- en wezenpensioen vindt u op Mijn Koopvaardij. U ziet dit ook op uw Uniform Pensioenoverzicht (UPO). Of uw eventuele partner en kinderen een pensioen ontvangen, en hoe hoog dit pensioen dan is, hangt af van uw situatie op het moment dat u overlijdt. Wanneer u én uw partner overlijden, verdubbelen we het wezenpensioen voor uw kinderen.

Wat kunt u zelf doen?

Wilt u ervoor zorgen dat uw nabestaanden goed verzorgd achterblijven? Zorg dan dat uw nabestaanden bekend zijn bij ons. De geboorte van uw kind(eren) krijgen wij automatisch door van de gemeente. Bent u getrouwd of heeft u een geregistreerd partnerschap? Dit geeft de gemeente ook automatisch aan ons door. Woont u samen? Dan krijgen wij dit niet door vanuit de gemeente. Geef in dit geval de gegevens van uw partner aan ons door. Zo kunnen wij uw partner goed bereiken als u komt te overlijden. ←

“Het liefst ben ik de hele dag buiten een beetje aan het klussen”



Ben Freije (60) vaart als kapitein op een asfalttanker op de Great Lakes tussen bestemmingen in Canada en de Verenigde Staten. Hij heeft een vaste collega, ze lossen elkaar om de paar maanden af.

“**B**ij mijn laatste verlof moest ik vlak na thuiskomst weer terug naar het schip. De moeder van mijn collega was overleden en hij wilde naar huis voor de uitvaart. Dat was voor mij even omschakelen, maar dat hoort nu eenmaal bij het werk. Alles zat nog in mijn hoofd, dus ik kon zo weer aan de slag. Na opnieuw een tijdje boord begon mijn verlof écht.

Mijn vrouw en ik wonen in Drenthe. Onze twee dochters zijn het huis uit, zij wonen in Amsterdam. Als ze tijd hebben, komen ze naar Schiphol als ik vertrek of terugkom. Dan drinken we

een kop koffie. De eerste dagen thuis voelen als een soort vakantie: lekker uitrusten en niks doen. Daarna ga ik aan de slag met klusjes die zijn blijven liggen. Ook grotere klussen pak ik aan. We hebben een huis uit de jaren zeventig met veel grond eromheen. Dus er is altijd wat te doen. Het liefst ben ik de hele dag buiten een beetje aan het klussen. En mijn vrouw en ik fietsen en wandelen graag, dus we gaan er regelmatig samen op uit. Ook gaan we graag op vakantie met de caravan, naar de bergen. Verder vind ik het leuk om in mijn eentje op fietsvakantie te gaan.

Ik ben in 1985 begonnen met varen, als derde stuurman. In 1993 ben ik in dienst gekomen bij Vroon, daar werk ik nu nog steeds. Sinds 2007 ben ik kapitein. Het varen bevalt me op zich nog steeds goed: het schip manoeuvreren in lastige omstandigheden, met de kok overleggen

over de proviand, de lading berekenen, daar heb ik nog steeds plezier in. Maar er is ook veel gedoe omheen: papierwerk en inspecties. Door al die rompslomp ben ik veel te weinig met mijn vakgebied bezig. Ik zeg weleens gekscherend: ik ben de bestbetaalde secretaresse van de maatschappij. Het varen lijkt wel bijzaak. Daarom denk ik dat ik eerder stop met varen, als ik 63 of 64 ben.

Maar zo ver is het nu nog niet, de komende jaren vaar ik nog. Voor vertrek maak ik altijd nog wat klusjes af en bezoek ik naaste familie en burens. Daarna stap ik op de trein naar Schiphol. Nee, dat is niet zo zwaar. Want drie maanden later ben ik er weer, de tijd gaat snel genoeg. Goed beschouwd ben ik een half jaar per jaar vrij, wie heeft dat nou?” ←

*Ik wil alleen zijn met de zee,
ik wil alleen zijn met het strand,
ik wil mijn ziel wat laten varen,
niet mijn lijf en mijn verstand.
Ik wil gewoon een beetje dromen
rond de dingen die ik voel
en de zee, ik weet het zeker,
dat ze weet wat ik bedoel.
Ik wil alleen zijn met de golven,
'k wil alleen zijn met de lucht,
ik wil luist'ren naar mijn adem,
ik wil luisteren naar mijn zucht.
Ik wil luisteren naar mijn zwijgen,
daarna zal ik verder gaan
en de zee, ik weet het zeker,
zal mijn zwijgen wel verstaan.*