

OPKOERS

→ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ

GEPENSIONEERDE
HANS WEERLINK

**“Ik blijf
lekker
 bezig met
bootjes”**

Dossier:
nieuw pensioen
Kijk snel op
pagina 6

**Blik in
de toekomst**
Worden alle
schepen groen?

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


Koopvaardij

“Actief blijven houdt me jong en fit”

Hans Weerlink (74) ging tien jaar geleden vervroegd met pensioen. Het werk aan boord viel hem steeds zwaarder, vooral de nachtdiensten. Hij mag dan wel met pensioen zijn, hij zit nog steeds in ‘de bootjes’.

“Ik heb mijn leven lang op zeilschepen gewerkt. Eerst met het vaarbewijs ‘Beperkt kleine handelsvaart’. Ik voer toen op schepen tot 36 meter, op de Noordzee, de Oostzee en het Skagerrak. Later heb ik het vaarbevoegdheidsbewijs ‘Kleine handelsvaart tot 3.000 ton’ gehaald en voer ik wereldwijd. Mijn eerste schip was de Brabander, een gaffeltopzeilschoener. Daarna heb ik lange tijd op de schoener Eendracht gevaren. En acht jaar op de clipper Stad Amsterdam. Ik ben begonnen als stuurman, maar ik vond het onderhoud aan de schepen

leuker, dus toen ben ik overgestapt naar de functie van bootsman. Toen ik ouder werd, vond ik het ritme aan boord steeds moeilijker. Het werk gaat altijd door en vooral ’s nachts werken viel me zwaar. Ik kon eerder met pensioen, dus dat heb ik gedaan. Ondanks dat ik blij was dat ik met pensioen was, moest ik er wel aan wennen. Ik zat natuurlijk in dat werkritme en dat werd anders. Het heeft me wel een jaar gekost om mijn draai te vinden.

Ik ontvang naast mijn AOW en pensioen nog aanvullende inkomsten. Ik geef de bootsmancursus op de zeevaart-

school in Enkhuizen. En ik word geregeld gevraagd om onderhoud te doen aan grote zeilschepen. Zo ben ik vorig jaar negen weken in India geweest voor het onderhoud aan twee driemastbarken van de Indiase marine. Verder vaar ik met mijn vrouw vaak op ons platbodemschip. Deze Hoogaars ligt in Sloten in Friesland, een prachtig vaargebied. Actief blijven houdt me jong en fit. Dus ik blijf lekker bezig met bootjes.” ←

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. Wilt u graag persoonlijk contact? Dat kan ook.

Via www.koopvaardij.nl/belafsprake kunt u een belafsprake maken.

FOTO: BAS JONGERTIUS

VOOR DE BOEG

→ INHOUD

MIJN KOERS	2
VOOR DE BOEG	3
LOGBOEK	4
DOSSIER: NIEUW PENSIOEN	6
VAREN IN DE TOEKOMST	12
COLUMN	15
NIEUWS	16
ORLOG OP DE OCEAAN	18
PENSIOENRAAD	21
IN DE MACHINEKAMER	22
JAARVERSLAG 2024	25
PARTNERPENSIOEN: ZO ZIT HET	26
WERKEN IN HET BUITENLAND	28
ZEEGEDICHT	32

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave juli 2025, jaargang 6
© 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.
Online magazine: www.koopvaardij.nl/opkoers.
Hoofredactie: Bpf Koopvaardij **Eindredactie:** Van Luyken **Productie en tekst:** Suus van Geffen, XS Media **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: Bas Jongerius
English version: www.koopvaardij.nl/en/opkoers

Toen, nu en straks

Voor u ligt een gevarieerde editie van Op Koers, waarin we zowel terugblikken als vooruitkijken. Een van de terugblikken gaat bijvoorbeeld over een schip dat rond 1590 is gezonken bij Texel. Het werd in 1984 ontdekt en bleek opvallend goed bewaard te zijn. Onderzoeker Geke Burger vertelt erover.

We kijken in deze Op Koers ook vooruit, naar hoe de scheepvaart kan vergroenen. Natuurlijk kan dat door af te stappen van varen op diesel en stookolie, maar er zijn nog meer opties. Efficiënter en slimmer varen bijvoorbeeld. Er is nog veel werk te doen.

Dat geldt ook voor de nieuwe pensioenregels. In dit magazine leest u daarover een uitgebreid artikel. Achter de schermen werken we hard aan de voorbereidingen om de overstap naar de nieuwe regels mogelijk te maken per 1 januari 2026. De Nederlandsche Bank moet onze plannen voor die overstap goedkeuren. Dat is een spannend traject, waar onder anderen mijn team en ik op het bestuursbureau nu heel druk mee bezig zijn.

In deze Op Koers leest u ook verhalen over nu. Zo vertelt gepensioneerde Hans Weerlink over zijn pensioen. En Egge Kloosterboer is oud-zeevarende bij de Holland America Line. Hij vertelt over zijn werk in de haven van Vancouver in Canada.

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

FOTO: MIRJAM VAN DER LINDEN



RENÉ HAMSTRA

Directeur bestuursbureau
Bpf Koopvaardij

Schatkist onder water

Op de bodem van de Waddenzee, tussen Texel en de Afsluitdijk, ligt het graanschip Scheurrak SO1.

Historicus Geke Burger deed onderzoek naar deze 'schatkist op de bodem van de zee'.

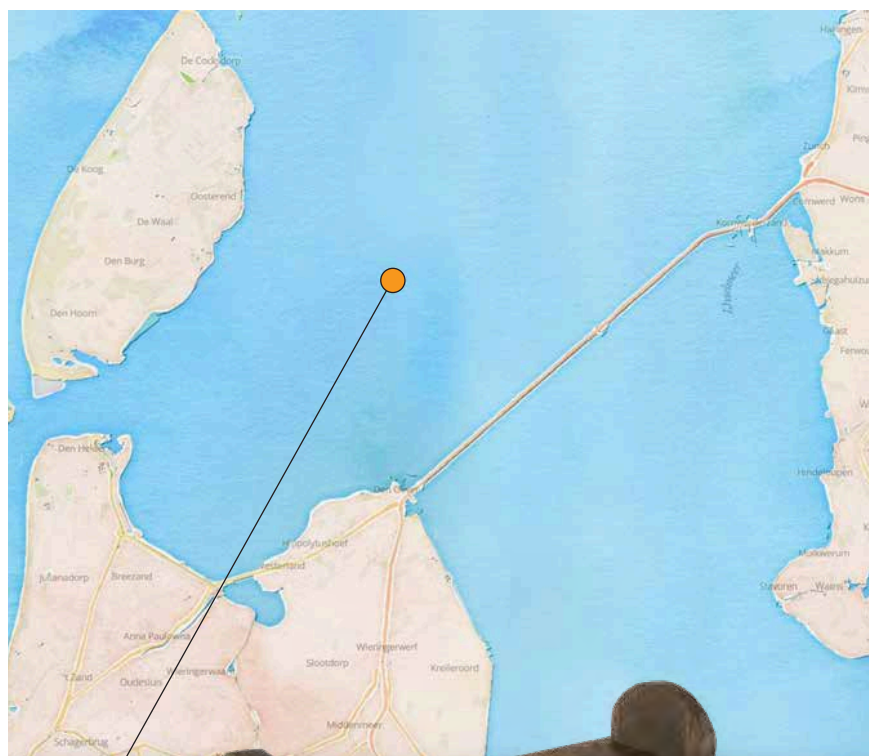
Hoe het schip echt heette, is niet bekend. Onderzoekers gaven het de naam Scheurrak SO1.

Daarnaast is niet precies duidelijk wanneer het schip is gezonken. Gelukkig is er veel dat we wél weten. Onder anderen dankzij historicus Geke Burger, promovenda aan de Universiteit Leiden. Zij deed vier jaar lang onderzoek naar het wrak en verdedigde haar proefschrift afgelopen voorjaar.

"We denken dat het schip in of rond 1590 is gezonken", vertelt Geke. "Er zijn voorwerpen met jaartallen erop uit het schip gehaald. Zo is er bijvoorbeeld een lontstok, waarmee ze kanonnen aanstaken, met het jaartal 1590. We hebben ook andere voorwerpen uit het schip gehaald, waarvan we weten dat ze uit de late jaren 1580 komen."

Gekke rimpeling

Het schip lag op de Rede van Texel, klaar om uit te varen. Het zonk voordat het goed en wel was vertrokken. Dat bleek uit de grote hoeveelheid proviand en de graanlading aan boord. Waarschijnlijk zonk het schip door een storm. Geke: "Het kon in die tijd nogal spoken in die regio. En we hebben geen sporen van brand of een vijandige aanval gevonden." Door de stroming raakte het wrak bedekt met een laag sediment, waardoor het in perfecte staat lag te



Scheurrak SO1
 Locatie: Scheurrak,
 Waddenzee
 Periode: circa
 1580 – 1600
 Ontdekt in: 1984
 Soort: Fluit
 Nationaliteit:
 Nederland



Een kistje van een van de bemanningsleden gevuld met onder andere gereedschap, schoenzolen, furnituren en een luizenkam. NSD Batavialand, inv.nr. SO1-23013. Foto: Eric van der Vliet.

wachten op de onderzoekers. Daar gingen wel wat eeuwen overheen. Pas zo'n 400 jaar later, in 1984, zag een visser gekke rimpelingen in het water. "Dat noemen ze een heft. Dat wordt vaak veroorzaakt doordat er iets onder water de stroming verstoort."

Veel schoenen

Een schatkist op de bodem van de zee, zo noemt Geke het wrak: "Er liggen meer scheepswrakken in dat gebied. Dit is het enige koopvaardijship uit de zestiende eeuw waarvan de inhoud bewaard is gebleven. Dat is vrij uniek. In de zestiende eeuw vertrokken veel schepen zonder papieren sporen achter te laten. Op de zeebodem vonden we informatie die we niet uit geschreven bronnen kunnen halen."

In 1987 startte een grote opgravingscampagne. Duikers daalden af naar het wrak, dat op zo'n zes tot negen meter onder het wateroppervlak ligt. Hoewel ze veel vonden, was de zoektocht niet eenvoudig. "Het zicht is bijzonder slecht, ongeveer een meter. Dat maakt het lastig om te zien waar je bent." De duikers vonden, naast graan en etensresten, ook kleding, de schedel van een scheepsrat, persoonlijke voorwerpen en gereedschap. "En heel veel schoenen, wel 72 paar. Veel te veel voor een bemanning van 18 tot 30 man."

Grote winst

Geke weet vrij zeker wat de bestemming van het schip was: het Middellandse Zeegebied. Dat weet ze door de combinatie van historische bronnen en de vondsten op de zeebodem. "Er was in 1590 een hongersnood in die regio, met name in Italië. Dus de vraag naar voedsel was groot. Nederlanders importeerden in die tijd veel graan uit de Baltische Staten. Dat was namelijk goedkoop. Vervolgens verkochten ze het met grote winst in Italië." Daar hadden ze ook behoefte aan schoenen.



FOTO: ELS ZWEERINK



Boven: Geke Burger

Links: Een complete leren veterbandschoen.

NSD Batavialand, inv.nr. SO1-3428.

Foto: Ton Penders.

"Ik heb een brief gevonden van een handelsagent in Genua aan een koopman in Nederland. Daarin staat dat de prijs van schoenen op dat moment hoog lag in Genua. 'Dus stuur maar een vracht schoenen.' We weten niet hoe vaak schoenen werden verhandeld, maar dat het gebeurde is duidelijk. Dat verklaart ook de vele schoenen aan boord van Scheurak SO1."

Leven aan boord

Aan de vondsten in het schip kan Geke zien hoe de bemanning aan boord leefde. Uit de archieven haalde ze aanvullende informatie. "De bemanning zat achter de mast op het bovenste dek. Ze sliepen op matrassen van jute en stro. Ze werkten in shifts en hielden om beurten de wacht." Aan boord waren in elk geval een schipper, een stuurman, een kok, een timmerman en een kanonnier, aangevuld met matrozen. Een relatief kleine bemanning, die meerdere taken uitvoerde. "Om een kanon af te schieten heb je al minimaal vier mensen nodig. Dus als er gevaar

was, bedienden ze met z'n allen die kanonnen. Verder bestond het werk van de matrozen uit het werken met de zeilen en touwen en het pompen van water uit het schip. De timmerman had een werkplaats in het voorschip. De kok bereidde drie keer per dag eten in de kombuis. De stuurman en schipper zorgden samen voor de navigatie van het schip met behulp van allerlei instrumenten en kaartmateriaal."

Op de bodem

Alle voorwerpen die uit het wrak zijn gehaald, worden bewaard in het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot Batavialand in Lelystad. Onder de juiste omstandigheden – niet te warm of te koud, niet te droog of te vochtig – om ze zo goed mogelijk te bewaren. En het schip zelf? Geke: "Dat ligt nog steeds op de bodem van de Waddenzee, afgedekt met twee meter zand." ←

Meer informatie over het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot Batavialand in Lelystad vindt u op www.batavialand.nl.

Hier leest u (bijna) alles over de nieuwe regels voor pensioen

In 2023 is de Wet toekomst pensioenen ingegaan. Dat betekent dat er nieuwe regels zijn voor pensioen. Ook voor u. Bpf Koopvaardij wil op 1 januari 2026 overstappen naar de nieuwe regels. In dit dossier leest u er (bijna) alles over.



Belangrijke afspraken

Dit zijn de zeven belangrijkste afspraken over de nieuwe pensioenregels voor iedereen die pensioen opbouwt, opbouwde of ontvangt van Bpf Koopvaardij:

1. Onze pensioenregeling is klaar voor de toekomst

De regels voor pensioen werkten jarenlang goed. Maar dat is veranderd. Mensen worden steeds ouder en blijven niet meer hun hele loopbaan bij dezelfde werkgever. Gaat het goed met de economie? Dan kunnen de pensioenen soms toch niet omhoog. Dat voelt oneerlijk. Daarom wordt het pensioenstelsel vernieuwd. We behouden wat goed is. Zo kan de pensioenregeling in de toekomst op een goede manier worden uitgevoerd. Bpf Koopvaardij wil de nieuwe pensioenregeling vanaf 1 januari 2026 uitvoeren. De regeling zoals die er nu is, stopt dan.

2. De nieuwe regeling is een solidaire premieregeling

Bij de nieuwe pensioenregeling is gekozen voor een solidaire premieregeling.

In deze regeling betaalt u een premie voor uw persoonlijke pensioen. Risico's delen we nog steeds gezamenlijk. In de nieuwe regeling kunnen de pensioenen sneller omhoog als het goed gaat. Gaat het slechter met de economie? Dan kunnen de pensioenen ook eerder dalen. Dit proberen we natuurlijk zoveel mogelijk te voorkomen. We hebben een wettelijk verplichte buffer. Die noemen we de solidariteitsreserve. In goede tijden bouwen we de buffer op, zodat we in slechtere tijden een daling van de pensioenuitkeringen kunnen opvangen of verzachten.

3. Een stabiel pensioen voor nu en straks

U ontvangt in de nieuwe regeling nog steeds pensioen zo lang u leeft, hoe oud u ook wordt. In de pensioenregeling zoals die nu is, zijn afspraken gemaakt over de hoogte van uw pensioen. In de nieuwe regeling gelden andere afspraken. Deze afspraken gaan over hoeveel geld (premie) u en uw werkgever inleggen. Wij beleggen deze premie voor u. Goed om te weten: hoe dichterbij uw pensioendatum komt, hoe minder risico we nemen met de beleggingen voor uw pensioen. Hierdoor wordt uw pensioen stabiel. De kans op verlaging van uw pensioen is daardoor ook klein.

4. Uw opgebouwde pensioen gaat mee naar de nieuwe regeling

Het pensioen dat u heeft opgebouwd in de pensioenregeling die nu geldt, zetten we om naar een pensioen in de nieuwe pensioenregeling. Dit geldt ook voor de pensioenen die we al uitbetalen. We rekenen nauwkeurig uit wat de waarde is van uw pensioen. Die waarde gaat mee naar de nieuwe pensioenregeling. In het laatste kwartaal van 2025 ontvangt u van ons een eerste berekening.

5. Pensioen beweegt mee met de economie, maar wordt stabiel voor ouderen

In de nieuwe regeling beleggen wij uw premie. De rendementen (opbrengsten) zorgen ervoor dat uw pensioen groeit. Door de nieuwe regels kan uw pensioen sneller omhoog als het economisch goed gaat. In slechtere tijden kan het ook omlaag gaan. Dit soort bewegingen zullen wel minder groot zijn als u (bijna) met pensioen bent. Daar is

Wat goed is, houden we bij de nieuwe regels voor pensioen

- U blijft pensioen opbouwen via uw werkgever bij Bpf Koopvaardij.
- De standaard pensioenleeftijd blijft 67 jaar.
- De ingangsdatum van uw pensioen blijft flexibel.
- Vanaf het moment dat u uw pensioen laat ingaan, ontvangt u levenslang een pensioen.
- Er is een pensioen voor uw partner en kinderen als u overlijdt.
- U blijft dezelfde pensioenkeuzes houden als u met pensioen gaat.
- We blijven risico's met elkaar delen.

een belangrijke reden voor: jongere werknemers hebben meer tijd om eventuele tegenvallers in de beleggingen op te vangen dan oudere werknemers of gepensioneerden. We beleggen op verschillende manieren. Als de aandelenmarkten flink dalen, is het effect daarvan op uw pensioen dus maar klein. Hoe dichterbij uw pensioenleeftijd komt, hoe minder risico we nemen met de beleggingen voor uw pensioen.

Goed om te weten: zoals het pensioenfonds er nu financieel voor staat, kunnen we bij de overgang direct de buffer voor tegenvallers vullen. Als u met pensioen bent, blijft u dus direct beschermd voor tegenvallers, net als nu.

6. Pensioen voor uw partner als u overlijdt

U denkt er misschien liever niet over na, maar stel dat u overlijdt. Dan wilt u dat uw partner zich financieel kan redden. Hiervoor hebben wij →



Stap voor stap naar
het nieuwe pensioen

Hier ziet u welke stappen we nog gaan zetten
om te komen tot de nieuwe pensioenregeling.
Eerdere stappen kunt u terugvinden op
www.koopvaardij.nl/nieuw-pensioenstelsel/tijdslijn

3^e EN 4^e KWARTAAL 2025
**Toeziethouders
beoordelen onze plannen**
De Nederlandsche Bank (DNB) en de
Autoriteit Financiële Markten
(AFM) beoordelen onze plannen voor
de uitvoering van de nieuwe
pensioenregeling. Ook beoordelen
ze hoe we u hierover informeren.
DNB en AFM helpen alle pensioen-
fondsen in Nederland bij een
zorgvuldige overstap.

- partnerpensioen in onze pensioen-
regeling. Uw partner ontvangt dit
partnerpensioen elke maand ná
uw overlijden.

Overlijdt u vóór uw pensioendatum?

Dan ontvangt uw partner levenslang
25 procent van het salaris waarover u
pensioen opbouwt. Dit geldt alleen zo-
lang u bij een Koopvaardijwerkgever
werkt. Gaat u uit dienst en overlijdt u
daarna? Dan ontvangt uw partner geen
partnerpensioen van ons. Uw partner
ontvangt dit mogelijk wel via de pen-
sioenregeling van uw nieuwe werkgever.

Overlijdt u ná uw pensioendatum?

Dan ontvangt uw partner partnerpen-
sioen. Dit is in principe 70 procent van
het ouderdomspensioen dat u op dat
moment ontvangt. Als u met pensioen
gaat, kunnen uw partner en u ook kie-
zen voor een andere verdeling. Bijvoor-
beeld minder partnerpensioen voor uw
partner en meer pensioen voor uzelf.

*Heeft u in de huidige regeling al een partnerpensioen
opgebouwd?*

Dat pensioen blijft staan voor uw partner en gaat mee naar
de nieuwe regeling. Ook als de nieuwe pensioenregeling
straks ingaat. Het maakt daarbij niet uit of u nog pensioen
opbouwt, met pensioen bent, of niet meer in de Koopvaardij
werkt. Uw partner ontvangt bij uw overlijden dit opgebouw-
de partnerpensioen.

Wilt u meer weten over het partnerpensioen? Kijk dan op
pagina 26.

7. Pensioen voor uw kinderen als u overlijdt

Heeft u kinderen? Dan ontvangen zij mogelijk een pensioen
van Bpf Koopvaardij als u overlijdt. Dit heet wezenpensioen.
Hieronder leest u wat zij ontvangen en wanneer zij er recht
op hebben.

Overlijdt u vóór uw pensioendatum?

Uw kinderen ontvangen tot hun 25^e verjaardag 10 procent
van het salaris waarover u pensioen opbouwt. Dit geldt al-
leen als u bij een Koopvaardijwerkgever werkt. Gaat u uit
dienst en overlijdt u daarna? Dan ontvangen uw kinderen
geen wezenpensioen van ons. Mogelijk ontvangen zij dit via
de pensioenregeling van uw nieuwe werkgever.

3^e KWARTAAL 2025 Voorbeeldbedragen

U bent waarschijnlijk benieuwd hoe uw pensioen er straks uitziet. Daarom hebben we rekenvoorbeelden gemaakt: het pensioen van nu en het pensioen van straks naast elkaar.

U vindt deze voorbeelden op pagina 10 en 11 en op www.koopvaardij.nl/ 3 stappen.

4^e KWARTAAL 2025 Voorlopige berekening

U ontvangt een overzicht van ons. Hierin ziet u een schatting van uw pensioen vanaf 1 januari 2026. Ook ziet u wat de verwachte hoogte is van het pensioen voor uw partner en/of kinderen. Let op: het gaat om voorlopige bedragen.

1^e HELFT 2026

Omzetting pensioen

We verwachten dat alle pensioenen vanaf 1 januari 2026 worden omgezet naar de nieuwe pensioenregeling. Uw persoonlijke pensioen is dan nog niet zichtbaar in Mijn Koopvaardij. We zetten alle bedragen zorgvuldig om en controleren deze goed. Dat kost tijd. Dit betekent dat de pensioenen op 1 januari 2026 nog niet direct omgezet zijn, maar wel omgezet zullen worden.

1^e EN 2^e KWARTAAL 2026

Definitieve berekening

U ontvangt een tweede berekening met de definitieve bedragen. Hier ziet u wat uw pensioen is in de nieuwe pensioenregeling. Bekijk uw nieuwe pensioen en log in op Mijn Koopvaardij.

Heeft u in de huidige regeling al wezenpensioen opgebouwd?

Dat pensioen blijft staan voor uw kinderen. Ook als de nieuwe pensioenregeling straks ingaat. Het maakt daarbij niet uit of u nog pensioen opbouwt, of niet meer in de Koopvaardij werkt. Als u al met pensioen bent, is dit het pensioen dat uw kind of kinderen ontvangen na uw overlijden. Ook dit deel van het wezenpensioen ontvangen zij tot ze 25 jaar zijn.

Deze drie afspraken gelden daarnaast voor iedereen die pensioen opbouwt bij Bpf Koopvaardij:

1. U en uw werkgever betalen samen voor uw pensioen

Iedere maand betalen u en uw werkgever geld (premie) voor uw pensioen en het pensioen voor uw nabestaanden.

Dit blijft in de nieuwe pensioenregeling zo. De premie blijft hetzelfde en is 25,9 procent van het salaris waarover u pensioen opbouwt. U en uw werkgever betalen ieder de helft van de premie.

2. Ook als u arbeidsongeschikt raakt, bouwt u pensioen op

Raakt u gedeeltelijk of volledig arbeidsongeschikt? Dan blijft u in de nieuwe pensioenregeling pensioen opbouwen. Dit noemen we premievrij pensioen opbouwen. Hoeveel u premievrij kunt opbouwen, hangt af van de mate waarin u arbeidsongeschikt bent.

3. U ontvangt mogelijk een vergoeding bij het omzetten van het pensioen

Bij de overgang naar de nieuwe pensioenregeling kijken we goed naar de gevolgen. Bouwt u (premienvrij) pensioen op en gaat uw verwachte pensioen in de nieuwe regeling erop achteruit? Dan ontvangt u mogelijk eenmalig een vergoeding om de nadelen weg te nemen (compensatie). Of de vergoeding mogelijk is, hangt af van het vermogen dat we op 31 december 2025 in kas hebben. Kan het? Dan voegen we dit toe aan het pensioenvermogen van iedereen die er recht op heeft. ←

Voorbeeldberekeningen

VAN HET NIEUWE PENSIOEN

We verwachten dat alle pensioenen vanaf 1 januari 2026 worden omgezet naar de nieuwe regeling. Voor u is natuurlijk de belangrijkste vraag: hoe hoog wordt mijn pensioen? Dat weten we nu nog niet precies. Om u toch alvast zoveel mogelijk inzicht te geven, hebben we zes voorbeeldberekeningen gemaakt. De mensen over wie deze berekeningen gaan, bestaan niet echt. Let op: uw eigen situatie is anders, dus uw berekening zal ook anders zijn.

Voor meer informatie over deze voorbeeldberekeningen kijk op www.koopvaardij.nl/3stappen.

Voorbeeld pensioen		huidige regeling	nieuwe regeling
 Eddy 30 jaar Tweede stuurman Jaarsalaris bruto: € 51.629	Verwacht ouderdomspensioen € 20.200 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	Verwacht ouderdomspensioen € 29.000 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	
Voorbeeld partnerpensioen Eddy bouwt ook partnerpensioen op voor zijn vrouw Monique. Zij is hiermee verzekerd van een inkomen als Eddy voor zijn pensioendatum overlijdt.			
 Monique 29 jaar Verkoopmedewerker kledingzaak	€ 16.000 bruto per jaar	€ 14.000 bruto per jaar	

Voorbeeld pensioen		huidige regeling	nieuwe regeling
 Marianne 50 jaar Scheepswerktuigkundige Jaarsalaris bruto: € 63.220	Verwacht ouderdomspensioen € 30.000 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	Verwacht ouderdomspensioen € 35.200 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	
Voorbeeld partnerpensioen Marianne bouwt ook partnerpensioen op voor haar man John. Hij is hiermee verzekerd van een inkomen als Marianne voor haar pensioendatum overlijdt.			
 John 54 jaar Accountant	€ 18.100 bruto per jaar	€ 25.600 bruto per jaar	

Voorbeeld pensioen		huidige regeling	nieuwe regeling
 Tom 65 jaar Kapitein Jaarsalaris bruto: € 67.497 Geen partner	Verwacht ouderdomspensioen € 30.500 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	Verwacht ouderdomspensioen € 33.300 bruto per jaar vanaf de AOW-leeftijd	

Voorbeeld pensioen



Joanna

40 jaar
Was zeevarende,
is nu administratief
medewerker
Geen partner

huidige regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 2.500

bruto per jaar vanaf
de AOW-leeftijd

nieuwe regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 3.300

bruto per jaar vanaf
de AOW-leeftijd

Voorbeeld pensioen



Roberto

60 jaar
Was zeevarende,
is nu elektricien

huidige regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 4.400

bruto per jaar vanaf
de AOW-leeftijd

nieuwe regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 5.000

bruto per jaar vanaf
de AOW-leeftijd

Voorbeeld partnerpensioen

Roberto bouwde als zeevarende ook partnerpensioen op voor zijn vrouw Sofia. Zij is hiermee verzekerd van een inkomen als Roberto voor zijn pensioendatum overlijdt.



Sofia

60 jaar
Huisarts

€ 2.300

bruto per jaar

€ 2.600

bruto per jaar

Voorbeeld pensioen*



Peter

85 jaar
Werkte 7 jaar als
eerste stuurman

* Het uitkerende deel geldt ook voor nabestaanden

huidige regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 4.600

bruto per jaar

nieuwe regeling

Verwacht
ouderdomspensioen
€ 4.900

bruto per jaar

Voorbeeld partnerpensioen

Peter bouwde als zeevarende ook partnerpensioen op voor zijn vrouw Emma.



Emma

81 jaar

€ 2.300

bruto per jaar

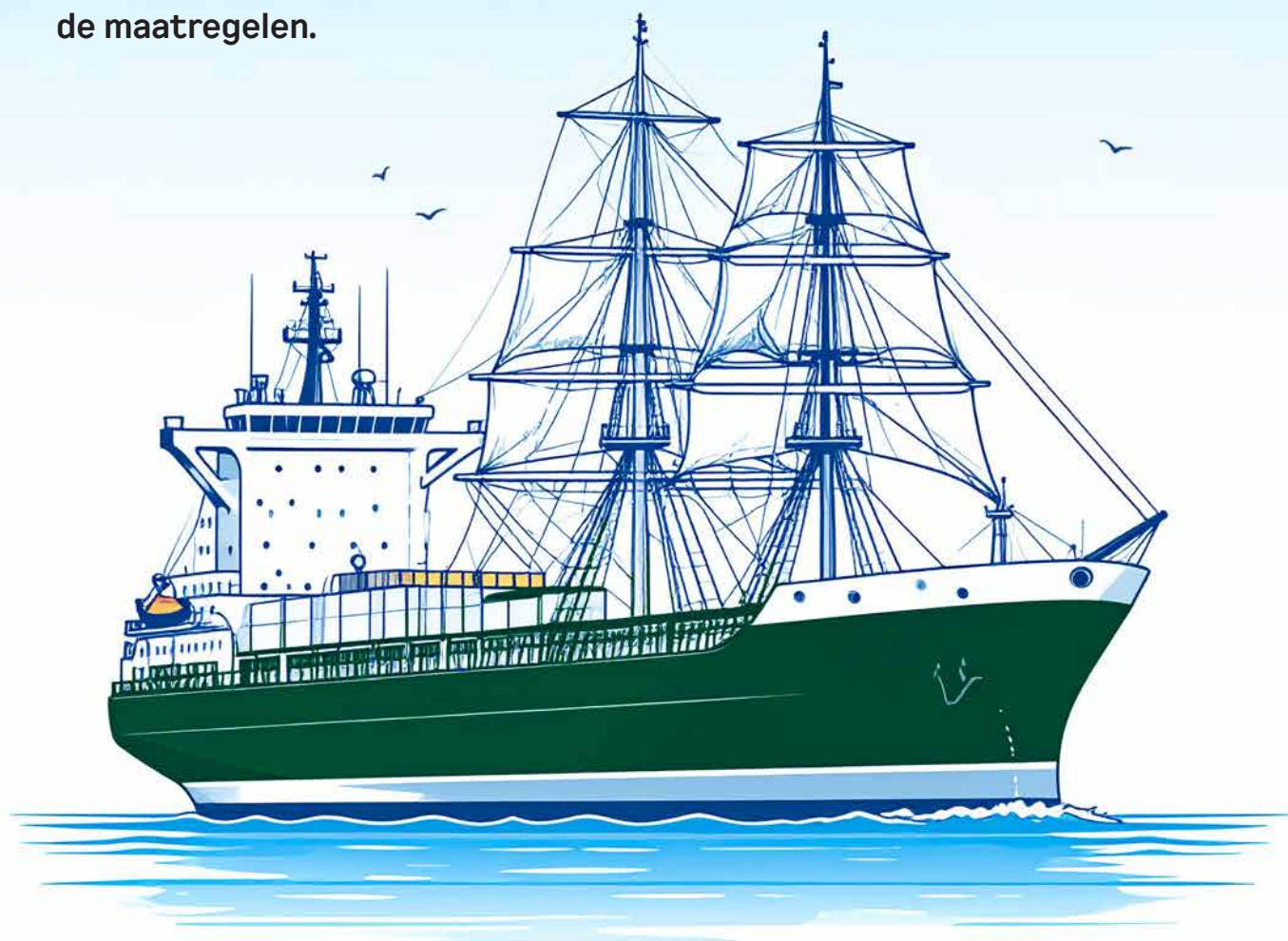
€ 2.500

bruto per jaar



Zijn alle schepen straks groen?

Net als andere sectoren is ook de scheepvaart volop bezig met verduurzaming. Overstappen op een andere brandstof dus? Jazeker, maar dat is maar een klein deel van de maatregelen.



Je ziet het niet elke dag varen: een roro-schip met enorme zeilen op het dek. Toch is het geen hallucinatie, want bij elke reder staat het op de agenda: de CO₂-uitstoot van schepen moet omlaag. Dat betekent geen diesel en stookolie meer. Maar dat is maar een klein deel van de CO₂-puzzel. Er zijn namelijk meer manieren om de CO₂-uitstoot te verlagen. De werknemers die bij rederijen duurzaamheid op hun bordje hebben liggen, kunnen de uitstoottaart in vieren snijden. Ten eerste kijken ze naar de schepen zelf: hoe kunnen die efficiënter varen? De tweede taartpunt is die van groene brandstof. Als derde kijken ze naar efficiëntere operatie. En de vierde taartpunt is gedrag.

Pieken opvangen

Laten we beginnen bij de eerste taartpunt. Een relatief eenvoudige manier om schepen duurzamer te maken, is ze langzamer te laten varen. Minder hard varen betekent minder brandstofverbruik. Daarnaast zijn steeds meer schepen voorzien van hybride aandrijfsystemen. Bij Anthony Veder hebben ze daar goede ervaringen mee, vertelt Björn van de Weerdhof, commercial and sustainability director. "Een schip loopt het efficiëntst als het vermogen zo stabiel mogelijk is. Maar soms heb je extra vermogen nodig, bij hoge golven bijvoorbeeld of tijdens het manoeuvreren. Met een hybride aandrijfsysteem is er een batterij die die power-pieken opvangt. Zo kan de hoofdmotor zo efficiënt mogelijk blijven draaien." Volledig elektrisch varen kan ook, maar voorlopig alleen met kleinere schepen en op korte routes.

Wat wel mogelijk is, is op de batterij de havens binnenvaren. "Eenmaal aan de kade kunnen schepen op het stroomnet worden aangesloten." Dat vraagt ook wat van de voorzieningen aan wal. Neem bijvoorbeeld een cruiseschip: dat heeft evenveel stroom nodig als een gemiddeld Nederlands dorp. Daar moet het elektriciteitsnet wel op berekend zijn.

Onbemande schepen

Er zijn nog meer mogelijkheden voor verduurzaming aan boord, zoals isolatie en warmteterugwinning, pompen en ventilatoren die op variabele snelheid kunnen draaien. Maar ook zeilen op het dek, het vervangen van schroefbladen en het aanpassen van de boegvorm. Ook wordt onderzocht of CO₂ uit rookgassen kan worden teruggewonnen, zodat die CO₂ kan worden gebruikt om groene lng en methanol van te maken. Een relatief simpele aanpassing die rederij Fugro toepaste: lichte verf op het dek. "Een lichte kleur neemt minder warmte op, waardoor het onder het dek ook minder warm wordt en je minder hoeft te koelen", vertelt Iris de Vos-Hermeler, global fleet sustainability manager bij Fugro. "Die tip kwam van een bemanningslid. Het is altijd fijn als zeevarenden meedenken." Een andere aanpassing bij Fugro is de inzet van onbemande schepen, bijvoorbeeld voor



**"ALS DE
POLITIEK
DE KOERS
BEPAALT,
KOMEN
BEDRIJVEN
IN ACTIE"**

**Björn van
de Weerdhof**





“HET IS ALTIJD FIJN ALS ZEEVARENDEN MEEDENKEN”

Iris
de Vos-Hermeler

bodemonderzoek. “Die schepen zijn klein en hebben geen accommodatie nodig, omdat er niemand aan boord is. Dat verkleint hun ecologische voetafdruk aanzienlijk. Onbemande schepen stoten tot 95 procent minder uit dan standaard schepen.”

Van begin tot eind

De tweede taartpunt gaat over de brandstof. Dat is geen eenvoudige kwestie, omdat er zoveel mogelijkheden zijn. En elke reder kiest voor de optie die het beste past bij haar vloot. In het geval van Anthony Veder is dat een mix van fossiel en (uiteindelijk volledig) bio- of groene e-lng. Een voor de hand liggende keuze, aangezien de rederij vaart met gastankers en dus voldoet aan alle regelgeving. Fugro kiest nu voor methanol, dat gemakkelijker toe te passen is in de schepen van die rederij. Iris: “Wij kunnen onze bestaande schepen geschikt maken voor methanol.”

Hoe groen een brandstof is, heeft niet alleen te maken met de uitstoot bij verbranding, maar ook met de uitstoot tijdens het productieproces. “Wij vinden dat je moet rekenen met de uitstoot van begin tot eind, dus van *well to wake*”, zegt Björn. “Dan krijg je de eerlijkste vergelijking tussen brandstoffen.”

Wachtgeld

Als het gaat om het efficiënter maken van de operatie, hebben rederijen niet alleen met zichzelf te maken, maar ook met hun klanten. Die willen bijvoorbeeld op een bepaalde datum een schip binnen hebben, dat daarvoor flink moet doorvaren. Eenmaal op de bestemming blijkt dat het schip de haven niet in kan en ligt het een paar dagen te wachten. Björn: “Daar krijgen we wachtgeld voor, waardoor dat snelle – en inefficiënte – varen dus in feite wordt beloond. We willen graag met klanten om tafel om hierover afspraken te maken.”

Ook binnen de rederijen zelf is veel afstemming nodig over de gedragsveranderingen die nodig zijn om groener te varen. Iris: “We betrekken onze bemanning actief via *sustainability team meetings*. Die helpen om inzicht te geven in de duurzame doelen en de veranderingen die daarvoor nodig zijn. Het is van cruciaal belang om de hele organisatie, van bemanning aan boord tot medewerkers op kantoor, mee te krijgen in deze transitie.”

Samen vooruit

Zowel Anthony Veder als Fugro heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelen opgesteld: *net zero*-operaties in 2035. Ver weg? Björn: “We kunnen bestaande schepen maar beperkt aanpassen. Als je nagaat dat een schip zo’n vijfentwintig jaar meegaat, snap je dat er veel tijd overheen gaat voordat de hele vloot is verduurzaamd. Voor nieuwbouwschepen zijn er meer mogelijkheden.” Iris: “Als relatief kleine rederij zijn we blij dat genoeg grote spelers ook voor methanol kiezen. Dat bevordert de beschikbaarheid van deze brandstof. Wij wachten zeker niet af; we hebben ons eerste *survey*- en onderzoeksschip al omgebouwd, zodat het op methanol kan varen.”

Ook de politiek speelt een bepalende rol, zegt Björn. “Regelgeving is vaak verwarrend en inefficiënt.” Hij pleit voor duidelijkere en effectievere regels, waarbij keuzes gemaakt moeten worden over de inzet van hernieuwbare energie. “Er zijn heel veel manieren om te verduurzamen. Als de politiek de koers bepaalt met goede regelgeving, komen bedrijven in actie, omdat ze weten dat ze de juiste investeringen doen. Gezamenlijk moeten we de weg vooruit vinden.” ←

PENSIOENSTORM

**MIJN
PENSIOEN IS
HET GROOTSTE
BEDRAG DAT
IK OOIT BIJ
ELKAAR HEB
GESPAARD**



In 2014 hebben we aan boord in de haven van Amsterdam een *Fleet Assessment by owners and class*; een audit en een inspectie van de technische dienst en de crewing department. Tijdens de audit en de inspecties wordt met checklists en formats nauwkeurig gecontroleerd of we aan boord nog wel aan *'the standards of the industry'* voldoen. 's Avonds tijdens het eten wisselen schip en kantoor van gedachten. Ik informeer naar het pensioenstelsel, want ik ben inmiddels 54 en dan ga je geleidelijk over je pensioen nadenken. De reactie die ik krijg? 'Kijk maar op internet.' Jammer, want pensioen is uitgesteld loon. Het is het grootste bedrag dat ik ooit in mijn leven bij elkaar heb gespaard. Vijf jaar later laat ik bij de kapiteinsvereniging doorschemeren dat ik meer over het pensioenstelsel wil weten. Ze verwelkomen me maar wat graag bij de pensioenraad van ons Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. De pensioenraad bestaat uit twaalf leden en een voorzitter. We vertegenwoordigen iedereen: mensen die pensioen opbouwen en opbouwden bij het fonds en natuurlijk gepensioneerd. De leden van de raad komen uit Nautilus, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN). Het lidmaatschap van de pensioenraad is geen kleinigheid. We hebben allemaal uitgebreide cursussen moeten doen voor bevoegdheden waar we nooit van hadden durven dromen. We zijn geschoold door de beste pensioenspecialisten van Nederland.

Met zijn twaalf proberen we de storm van het nieuwe pensioenstelsel uit te rijden. Dit doen we onder leiding van de voorzitter en een fantastische eerste stuurvrouw. Deze orkaan is heftig. Het is letterlijk bb anker 7 sluitingen aan de grond, machine langzaam vooruit, de kop in de wind houden en standvastig blijven. Nu, een aantal jaren nadat de wetgever deze storm heeft ontketend, worden we bijna maandelijks bijgepraat over de laatste stand van zaken. Bij elke nieuwe term die komt aanwaaien, horen we kort daarna precies wat deze inhoudt en betekent voor ons pensioen.

Op 8 augustus 2025 werk ik vijftig jaar in de koopvaardij. Een mooie, symbolische datum voor de volgende notering in het scheepsdagboek: 11:10 uiterton gepasseerd, met behulp van parallel index veilig ingevaren, einde zeereis, veilig gemeerd, 4 om 2 voor en achter, machinekamer bedankt, boordwacht ingeschoren, vanavond passagieren. Checklist compleet, we zijn het nieuwe pensioenstelsel ingevaren. ←

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.

Hoe tevreden bent u?



Uw mening is belangrijk voor ons. Daarom vragen we regelmatig wat u van ons vindt. Zo weten we wat goed gaat en wat we nog beter kunnen doen. In 2024 vulden bijna 3.500 mensen de vragenlijst voor ons onderzoek naar klanttevredenheid in. Zij gaven Bpf Koopvaardij

gemiddeld een 8,2! U gaf veel positieve reacties. Maar sommigen lieten weten dat ze zich zorgen maken over de toekomst van hun pensioen. Vooral vanwege de nieuwe regels voor pensioen. Wij doen er alles aan om u goed te informeren over de veranderingen.

In het dossier op pagina 6 leest u meer over de nieuwe pensioenregels.

Eind dit jaar vragen we u graag opnieuw om uw mening over en kennis van het nieuwe pensioen. We hopen dat er dan weer veel mensen reageren.

Extra pensioenkeuze 'bedrag ineens' opnieuw uitgesteld

Een deel van uw pensioen in één keer opnemen als u met pensioen gaat (de 'bedrag ineens'-optie), kan voorlopig nog niet. Dat kan op z'n vroegst vanaf 1 juli 2026. Gaat u vóór 1 juli 2026 met pensioen? Dan kunt u dus nog niet kiezen voor een 'bedrag ineens'.

Of u vanaf 1 juli 2026 wel kunt kiezen voor 'bedrag ineens', is ook nog niet zeker. Dit hangt af van de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer. De overheid stelde de ingangsdatum al meerdere keren uit.

Mijn Koopvaardij in een nieuw jasje

Heeft u het al gezien? Mijn Koopvaardij is vernieuwd. In het menu aan de linkerkant staat 'Mijn acties': hier ziet u welke acties u kunt doen. Rechtsboven vindt u uw profiel. Daar kunt u uw contactgegevens en postvoorkeuren aanpassen. Bekijk uw vernieuwde persoonlijke pagina op deelnemer.koopvaardij.nl. Let op: woont u in het buitenland? U kunt alleen inloggen als u een DigiD of eIDAS heeft.



Vraag uw pensioen op tijd aan

Wilt u begin 2026 met pensioen? Vraag dan uiterlijk 1 november uw pensioen aan. Wij zijn van plan om op 1 januari 2026 alle pensioenen over te zetten naar de nieuwe pensioenregeling. Dit doen we erg zorgvuldig en dat kost tijd. Daarom staat de pensioenplanner aan het begin van 2026 tijdelijk uit. Let op: de bedragen die u nu in de pensioenplanner ziet, kunnen iets afwijken van het bedrag dat u krijgt in 2026. Wilt u hier meer over weten? Kijk dan op www.koopvaardij.nl/nieuw-pensioen. Of neem contact op met de Servicedesk.



HEEFT U OOK EEN VERHAAL VOOR OP KOERS?

Meld u aan via
servicedesk@koopvaardij.nl
onder
vermelding
van Op Koers
2026.

Wat betekent de onrust op de financiële markten voor uw pensioen?



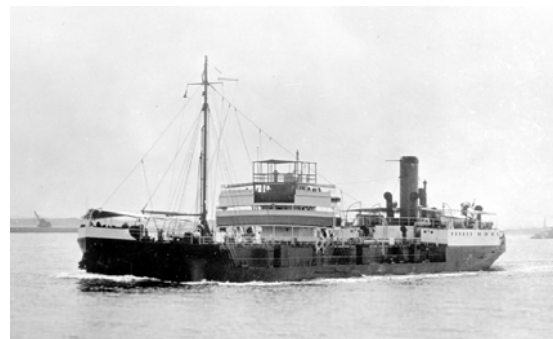
Begin dit jaar schommelden de aandelenbeurzen flink. Dat kwam door de importheffingen van de Verenigde Staten. Deze onrust heeft geen gevolgen voor uw pensioen. Ook al hebben wij last van de koersdalingen, uw pensioen blijft nu onveranderd. Dat zit zo: wij beleggen ons vermogen tegen verantwoorde risico's. Daarbij richten we ons op de lange termijn. Op korte termijn kunnen beleggingen dalen, zoals we nu zien. Om ons vermogen hiertegen te beschermen, beleggen we bijvoorbeeld wereldwijd én in verschillende soorten beleggingen. Daardoor hebben we minder last van deze dalingen. We zien dat onze beleggingen in aandelen door alle onrust stevig zijn gedaald. Onze andere beleggingen, zoals staats- en bedrijfsobligaties, zijn juist relatief stabiel gebleven. We staan er financieel dus nog steeds goed voor.

BEELDEN: SHUTTERSTOCK

Van zeelieden naar soldaten op zee

Een kleine eeuw geleden voeren
Cornelis Haasnoot en zijn broer
Jacob op koopvaardij-schepen.
Met het uitbreken van de Tweede
Wereldoorlog veranderden ze van
'gewone' zeelieden in dienstplichtige
frontsoldaten, zonder dat ze daar
zelf een keuze in hadden.

Cornelis (1921) kwam uit een
geslacht van zeelieden. Hij
droomde van verre reizen. Zijn
oudere broer Jacob (geboren in 1920)
zat al op zee. In 1934 ging Cornelis op
een vissersschip werken. Maar hij wilde
naar de koopvaardij, net als zijn broer.
Toen hij in 1939 de juiste diploma's had,
stapte Cornelis aan boord van een
vrachtschip van de KNSM. Frankrijk
en Engeland hadden Duitsland al
de oorlog verklaard. Nederland was
neutraal. Hitler beloofde Nederlandse
schepen met rust te laten. Maar in de
maanden daarna kwam de ene na de
andere scheepsramp met Nederlandse
schepen voorbij op de boordradio. In
mei 1940 raakte ook Nederland in
oorlog met Duitsland. Nederlandse
schepen op zee waren een makkelijke
prooi. Wat te doen, uitvaren of niet?
Met die discussie maakte de Neder-
landse regering in juni 1940 korte
metten: alle Nederlandse koopvaardij-
schepen buiten Nederland en hun
bemanning werden onderdeel van de
geallieerde krijgsmacht ter zee.





In konvooi

De oceanen waren slagvelden, overal dreigde gevaar. Vooral op de Noord-Atlantische Oceaan loerden Duitse onderzeeërs en bommenwerpers onder en boven het wateroppervlak naar hun prooien. Om zo veilig mogelijk de overkant te bereiken, voeren de schepen in konvooi, met wel tien schepen naast elkaar en in kiellinie strak achter elkaar. Munitie- en troepenschepen koersten aan de binnenkant, graan- en kolen-schepen vormden de buitenste, gevaarlijkste linies. Omdat de Duitse onderzeeërs vanaf de flanken aanvielen, waren de konvooien meestal breder dan lang. Kanonneerboten, korvetten, torpedobootjagers en trawlers bewaakten de zijkanalen van het konvooi. Wanneer een schip werd getorpedeerd, voeren de andere schepen door. Stoppen was verboden. Drenkelingen waren reddeloos verloren in de ijsskoude golven van de oceaan.

Foto

In de eerste maanden voer Cornelis in het Caribisch gebied, waar hij bijna niets merkte van de oorlog. Dat veranderde begin 1941, toen ook hij de Noord-Atlantische Oceaan moest oversteken. Het schip van Cornelis werd onder vuur genomen. Kogels sloegen in op de dekken. Ze moesten terugkeren naar de Verenigde Staten, om het schip te laten repareren en gewonden te laten behandelen. Na een paar weken kwam het schip alsnog veilig en wel aan in Liverpool.





Jacob Haasnoot (1951) is de zoon van Cornelis en is vernoemd naar zijn oom. Hij schreef een boek over de rol van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog: *Lammeren onder wolven – Varen op leven en dood in WO II*. De rol van de koopvaardij is altijd onderbelicht gebleven, terwijl zij juist de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan de eindoverwinning van de geallieerden heeft geleverd. Het boek vertelt het persoonlijke verhaal van Cornelis en Jacob en hun ontberingen. Het is een eerbetoon aan hun inzet tijdens de oorlog. Elk jaar in mei worden de zeevarenden die omkwamen in de Tweede Wereldoorlog herdacht. Dat gebeurt onder andere bij het Nationaal Koopvaardijmonument 'De Boeg' in Rotterdam en bij het SMN-monument 'Zeeman op de uitkijk' in Amsterdam.



In de maanden daarna maakte Cornelis meerdere keren de oversteek tussen New York en Liverpool, altijd in konvooi. Het eerste dat Cornelis elke keer deed na aankomst in de New Yorkse haven, was kijken of er een schip lag van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Dat was de rederij waarvoor zijn broer Jacob voer. In december 1941 was het eindelijk zover. Op de kade omhelsden ze elkaar. Ze hadden elkaar drie jaar niet gezien. Ze lieten meteen een foto maken voor hun familie. In vol ornaat stonden ze erop, zoals dat bij het passagieren gebruikelijk was: een wit overhemd met das, een Stetson-hoed en een lange, donkere *double-breasted* overjas. Het zou de laatste keer zijn dat ze elkaar zagen.

Jappenkamp

Terwijl Cornelis zijn leven waagde op de Noord-Atlantische Oceaan, was Jacob zijn leven niet zeker in het Verre Oosten. Jacobs schip werd tijdens een vluchtpoging uit Nederlands-Indië op de Javazee in maart 1942 gebombar-

deerd. Jacob wist met een reddings-sloep de kust van Sumatra te bereiken. Daar werd hij met de andere overlevenden gevangengezet in een Jappenkamp. Na een paar maanden, in augustus 1942, stierf hij door uitputting. Zijn uitgeteerde lotgenoten begroeven hem in opdracht van de Japanners ergens buiten de omheining. Zijn laatste rustplaats is onbekend en onvindbaar. Cornelis overleefde de oorlog. In totaal maakte hij 25 keer de oversteek over de Noord-Atlantische Oceaan. In februari 1946 kwam hij, na zeven jaar, thuis in Katwijk. Daar hoorde hij van zijn moeder dat Jacob was overleden. De brief van Stoomvaart Maatschappij Nederland over Jacobs dood lag op de schoorsteenmantel. Met daarnaast de foto van de broers. ←



Lid pensioenraad Remy Toet:

“Denk goed na over de toekomst van het fonds”

Hoe functioneert het bestuur van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij?

Welke beslissingen neemt het, en waarom? Wat kan er beter?

Over deze vragen geeft de pensioenraad een oordeel of advies.

Remy Toet is lid van de pensioenraad en blikt terug op 2024.



Remy Toet (67) zit nu een jaar in de pensioenraad en moest meteen flink aan de bak, met alles wat er speelt rondom het nieuwe pensioen. Gelukkig heeft hij interesse in het onderwerp en is hij niet bang om zijn mening te geven. “Daarvoor ben ik een geboren Rotterdammer.” De pensioenraad vindt dat het bestuur een serieuze en duidelijk aanpak heeft. “Wij zijn positief over het werk van het bestuur”, zegt Remy. “We worden goed geïnformeerd en kunnen alles vragen. Ook mogen we deskundigen van buiten het pensioenfonds inhuren die ons uitleg geven.”

Nieuwe pensioenregels

Het belangrijkste onderwerp op de agenda van de pensioenraad? De nieuwe pensioenregels. Het fonds wil op 1 januari 2026 overstappen naar die nieuwe regels. Het vermogen van het fonds, nu één grote pot, wordt dan verdeeld over alle deelnemers. De pensioenraad houdt in de gaten dat die verdeling eerlijk en evenwichtig gebeurt. Remy: “We moeten de belangen van alle groepen in het oog houden. En de verdeling moet gebeuren volgens de wet en de regels van onder andere De Nederlandse Bank.” Sommige groepen krijgen extra aandacht, zoals mensen die net voor of na de overstap met pensioen gaan. Advies van de pensioenraad aan het bestuur: *kom op tijd met rekenvoorbeelden voor deze groepen. Dan kunnen ze een goed besluit nemen over wanneer zij hun pensioen laten ingaan.*

Fusie of samenwerking

Andere onderwerpen waar de pensioenraad in 2024 naar keek, waren verschillen tussen mensen binnen het fonds,

communicatie naar de deelnemers en goed bestuur. Ook de toekomst van het fonds was onderwerp van gesprek. De deelnemers van het fonds zijn relatief oud: er zijn vrij veel gepensioneerd en relatief weinig jonge zeevarenden. Dat is een probleem, want dat betekent dat het fonds veel pensioen moet uitkeren, terwijl er juist weinig premie binnenkomt om te beleggen. “We hebben het bestuur geadviseerd om goed te kijken naar de toekomst van het fonds. Zo weten we zeker dat iedereen ook op de lange termijn een pensioen heeft tegen aanvaardbare administratiekosten. Een samenwerking of een fusie zou een mogelijkheid zijn. Dat zou onze financiële positie kunnen versterken.”

Het laatste advies van de pensioenraad aan het bestuur gaat over duurzaamheid. “We weten dat het bestuur daar oog voor heeft. Beleggingen in fondsen en producten die goed zijn voor het milieu, zijn altijd een afweging tussen winst en duurzaamheid. We hebben het bestuur geadviseerd om daar extra aandacht aan te blijven geven. Je kunt je gepensioneerd namelijk wel een goed pensioen geven, maar er moet wel een wereld zijn waarin ze iets hebben aan dat pensioen.” ←

Over de pensioenraad

In de pensioenraad van Bpf Koopvaardij zitten vertegenwoordigers van (ex-)werknemers, gepensioneerd en werkgevers. De pensioenraad beoordeelt het beleid en de beleidskeuzes van het bestuur en geeft het bestuur advies. De pensioenraad heeft verzwaard adviesrecht over de nieuwe pensioenregels, de Wet toekomst pensioenen.

A photograph of three people standing on a modern wooden staircase. On the left is a woman with curly red hair wearing a brown dress. In the middle is a woman with blonde hair wearing a white patterned blouse and dark trousers. On the right is a man with grey hair and glasses wearing a blue suit. They are all smiling. The background shows a modern office interior with glass railings and warm lighting.

Het bestuur als de kapitein van het pensioenfonds

Hoe werkt Bpf Koopvaardij eigenlijk? Om daarachter te komen, nemen we u mee voor een blik in de machinekamer van het fonds. Drie leden van het bestuur vertellen wat ze doen.

Anne Vermeulen, Chantal Boekkooi en Guido Hollaar

zitten in het bestuur van Bpf Koopvaardij. Elk bestuurslid heeft een eigen aandachtsgebied; een portefeuille. Anne, Chantal en Guido zijn verantwoordelijk voor communicatie en pensioen. Ze zitten in het bestuur namens verschillende groepen: Anne namens de zeevarenden die nog werken, Chantal namens de gepensioneerden en Guido namens de werkgevers.

Hoe zijn jullie in het bestuur gekomen?

Anne: Ik ben voorgedragen door Nautilus. Ik had via via al mooie verhalen gehoord over de sector, dus dat sprak me zeer aan.

Guido: Ik heb lang bij de redersvereniging KVRN gewerkt. Daar hield ik me altijd bezig met arbeidszaken voor zeevarenden. Toen er een vacature vrijkwam in het bestuur, ben ik voorgedragen door de Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart.

Chantal: Ik werk bij het Heineken Pensioenfonds en zit ook in het bestuur van het Pensioenfonds voor de Waterbouw. Daarvoor ben ik voorgedragen door Nautilus. Die heeft nauw contact met het Maritiem Platform Gepensioneerden. En die hebben mij voorgedragen voor de functie bij Bpf Koopvaardij.

Guido: Voordat we werden aangesteld, heeft De Nederlandsche Bank onze kennis en ervaring getoetst en onze benoeming goedgekeurd.

Mag je net zo lang in het bestuur blijven als je zelf wil?

Anne: Nee, in principe word je voor vier jaar aangesteld. Dat kan worden verlengd met nog eens vier jaar. Dat is de standaard. Het kan met nóg vier jaar worden verlengd als daar reden toe is.

Guido: Dat is recent ingevoerd. Toen ik in 2016 voor het eerst werd benoemd, was het nog drie keer vier jaar. Ik zit nu in mijn laatste termijn. Dan moet je wel bij De Nederlandsche Bank beargumenteren waarom je een extra termijn doet. Bij mij heeft dat te maken met mijn achtergrond: ik ken de werkgevers in de bedrijfstak goed.

Wat houdt jullie werk in?

Chantal: Ons werk is zowel strategisch als uitvoerend. Zo bepalen we de communicatiestrategie en doen we praktische taken, zoals het beoordelen van teksten voor de website en Op Koers. Voor het pensioen denken we mee over het beleid en daarnaast handelen we onder andere klachten af. Het is natuurlijk nooit leuk om klachten te krijgen, maar we horen ze wel graag. Want dan weten we dat er iets niet goed gaat en kunnen we daar iets aan doen.

Anne: Je kunt het vergelijken met een schip. Wij geven de koers aan, terwijl de bemanning het werk uitvoert.



“Wij geven de koers aan. De bemanning doet het werk”

Anne

Guido: Wij als kapitein zorgen dat PGGM, onze pensioenuitvoerder, de pensioenregeling goed uitvoert. Dat mensen op tijd hun pensioen krijgen, dat het de juiste hoogte heeft en dat de premie wordt geïnd.

Letten jullie daarbij op je eigen achterban?

Anne: We zitten er namens een specifieke groep, maar we zijn als bestuur verantwoordelijk voor het welzijn van alle deelnemers. Als we een discussie hebben, kijk ik misschien iets meer door de bril van werknemers, maar uiteindelijk nemen we besluiten in het belang van iedere deelnemer.

Guido: Samen zorgen we ervoor dat de pensioenregeling zo goed mogelijk wordt uitgevoerd, voor →

alle deelnemers van het fonds. Natuurlijk hebben we allemaal onze achtergrond, maar we besturen het fonds als een team.

Chantal: Dat maakt het ook zo leuk. Als we communiceren met de deelnemers kijken we heel goed naar ieders belangen. We proberen per doelgroep onze communicatie aan te passen, zodat het voor iedereen relevant is. We vragen dat ook aan de deelnemers: wat vind je belangrijk? Wat wil je van ons horen?

Wat merken de deelnemers van jullie werk?

Chantal: Ze krijgen veel informatie van ons. We informeren ze over de status van hun pensioen. We verplaatsen ons in de ontvanger en bedenken: wat zou ik zelf willen weten over het pensioen?

Guido: Het fonds is er voor de bedrijfstak. Voor mensen die pensioen opbouwen, voor gepensioneerden en voor werkgevers. Niet iedereen is evenveel bezig met zijn pensioen. Dat verschilt per levensfase. Maar mensen hopen toch wel dat hun pensioen goed wordt geregeld. Daar zijn wij voor.

Jullie zien veel mensen bij de deelnemersbijeenkomsten. Wat valt jullie op aan de contacten die jullie daar hebben?

Chantal: Binnen de koopvaardij zijn mensen best wel betrokken. Dat merken we tijdens de deelnemersbijeenkomsten. Ze zijn geïnteresseerd en hebben veel vertrouwen in het fonds, maar willen vaak ook gerustgesteld worden.

“Zeevarenden willen het naadje van de kous weten”

Guido



Anne: Ik merk dat dit fonds echt een betrokken achterban en goed contact met de deelnemers heeft. De lijntjes zijn kort, ook tussen deelnemers en de werkgevers- en werknemersorganisaties. Sociale partners noemen we die.

Guido: Mensen zijn geïnteresseerd. Het zijn zeevarenden; nieuwsgierige mensen die over de hele wereld reizen. Ze willen het naadje van de kous



“We vragen de deelnemers: wat vind je belangrijk?”

Chantal

weten. Tijdens zo'n voorlichtingsbijeenkomst ontstaan leuke discussies. Waarom doet het fonds iets? Kan dat niet op een andere manier? Dat maakt het erg leuk om voor zo'n zaal te staan.

Er komen nieuwe pensioenregels aan. Zijn jullie daar druk mee?

Chantal: Jazeker, daar besteden we heel veel tijd aan. We leggen het veel uit aan deelnemers. Natuurlijk steeds afgestemd op de doelgroep. Voor gepensioneerden veranderen er andere dingen dan voor mensen die nog pensioen opbouwen. Gepensioneerden informeren we bijvoorbeeld over de solidariteitsreserve. Dat is de buffer om tegenvallende beleggingen op te vangen. Iemand van 20, die net pensioen gaat opbouwen, heeft nog de tijd om een tegenvaller goed te maken.

Anne: Daarnaast zijn er natuurlijk nog de pensioenregels die op dit moment nog gelden. We zijn druk met de opening van de nieuwe winkel, maar moeten de huidige winkel ook gewoon blijven runnen.

Chantal: We realiseren ons dat mensen uiteindelijk willen weten wat de overgang betekent in euro's. Vlak voor de overgang kunnen we daar een schatting van maken.

Guido: In de media komen regelmatig negatieve berichten over het nieuwe pensioenstelsel voorbij. Dat creëert vaak angst bij mensen, terwijl de berichten niet altijd juist zijn. Op de datum van de overgang is de dekkinggraad heel belangrijk. Zoals het fonds er nu voorstaat, is er ruimte om de pensioenen te verhogen bij de overgang. Dat komt omdat we minder grote buffers hoeven te hebben. ←

Wilt u contact opnemen met het bestuur van Bpf Koopvaardij?

Dat kan via telefoonnummer 088 - 007 98 99 of via het contactformulier op www.koopvaardij.nl/deelnemer/contact.

JAARVERSLAG 2024

IN HET KORT

Het hele
jaarverslag
van 2024 vindt u
op **www.
koopvaardij.nl**



47.975
deelnemers

25.455 pensioengerechtigden (2023: 26.695),
4.635 zeevarenden (2023: 4.676),
17.885 oud-zeevarenden (2023: 19.741),
159 werkgevers (2023: 166),
Van alle deelnemers woont **27%** in het buitenland.

Het vermogen steeg in 2024 naar **€ 3,76 miljard** (€ 3,67 miljard in 2023). Wij willen over een langere periode meer rendement behalen dan nodig is voor het betalen van de pensioenen. Wij zijn dan ook tevreden met het behaalde rendement. De waarde van de beleggingen steeg met **1,4%** meer dan de waarde van de verplichtingen. Dat ligt boven de langetermijndoelstelling van 1,1% op jaarbasis.



€ 3,76
mld. beleggingen



€ 19,08
mln kosten

Pensioenuitvoering (administratie en communicatie): **€ 19,08 miljoen** (2023: € 11,54 miljoen)
Pensioenuitvoering per deelnemer (voor werkenden en gepensioneerden): **€ 643** (2023: € 368).
Vermogensbeheer: **€ 18,6 miljoen** (2023: € 17,2 miljoen)

De dekkingsgraad was eind 2024 **117,8%** (2023: 118,3%). De waarde van de beleggingen steeg met **6,6%**. De waarde van de pensioenen die we moeten betalen nam toe met **5,2%**. Ook hebben we per 1 januari 2025 de pensioenen verhoogd met **1.27%**. Dit alles bij elkaar zorgde voor een kleine daling van de dekkingsgraad.



117,8%
dekkingsgraad

Inkomen voor uw partner als u overlijdt

Bij Bpf Koopvaardij weet u niet alleen zeker dat u zelf pensioen krijgt, er is ook pensioen voor uw partner. Daarvoor moet u misschien wel wat dingen regelen.

Als u overlijdt en u heeft een partner, dan krijgt hij of zij partnerpensioen van Bpf Koopvaardij. Wij nemen binnen twee weken na uw overlijden contact op met uw partner en eventuele kinderen. Als u in het buitenland woont, krijgen wij uw overlijden niet automatisch door. Uw nabestaanden moeten dan uw overlijdensakte naar ons opsturen. Zodra wij die hebben ontvangen, nemen we binnen twee weken contact op.

Meld uw partner aan

Het is belangrijk dat wij weten of u een partner heeft. Bent u getrouwd of heeft u een geregistreerd partnerschap? Dan hoeft u niets aan ons door te geven. Wij krijgen dat automatisch door van de gemeente. Woont u in het buitenland? Dan moet u uw partner wel zelf bij ons aanmelden. Ook als u in Nederland ongehuwd samenwoont, moet u uw partner aanmelden. U doet dit door een kopie van uw samenlevings-

overeenkomst of andere notariële akte aan ons op te sturen. Belangrijk: meld uw partner aan vóór uw pensioendatum.

Opbouwen en verzekeren

Bij de pensioenregels die nu gelden, bestaat het partnerpensioen uit twee delen. Het eerste deel bouwt u op.

De premie die u samen met uw werkgever betaalt, wordt bij elkaar steeds meer. Dat komt omdat wij die premie beleggen. Het tweede deel van het partnerpensioen is een verzekering.

Ook met premie dus, maar die beleggen we niet. Dat werkt hetzelfde als bijvoorbeeld uw autoverzekering: u krijgt een uitkering bij schade aan uw auto en anders niet.

Als de nieuwe pensioenregels ingaan, bouwt u geen partnerpensioen meer op. Dan wordt het hele partnerpensioen een verzekering.

Een andere verandering is dat het partnerpensioen 25 procent wordt van het salaris waarover u pensioen opbouwt. Het hangt dus niet meer af

van de lengte van uw dienstverband. Goed om te weten: het partnerpensioen dat u heeft opgebouwd onder de pensioenregels die nu nog gelden, blijft bestaan en gaat mee naar het nieuwe pensioen. Het wordt bij de nieuwe pensioenregels alleen niet meer aangevuld.

Andere situaties

Bent u nieuw in de sector, of begint u net met werken en pensioen opbouwen als de nieuwe pensioenregels zijn ingegaan? Dan heeft u alleen de verzekering voor partnerpensioen bij Bpf Koopvaardij. Gaat u weg bij Bpf Koopvaardij, bijvoorbeeld omdat u de sector verlaat? Dan loopt de dekking van de verzekering voor het partnerpensioen nog zes maanden door. De dekking eindigt als u een nieuwe werkgever heeft. Als u in de WW zit, loopt de dekking maximaal twee jaar door. Als deze termijnen aflopen en u heeft nog geen nieuwe werkgever, kunt u de verzekeringspremie voor het partnerpensioen ook zelf betalen.

Keuzes bij uw pensionering

Als u met pensioen gaat, kunt u keuzes maken over het partnerpensioen. Namelijk: hoeveel partnerpensioen heeft uw partner nodig? Als u eerder overlijdt dan uw partner, hoe laat u hem of haar dan achter? Welke kosten zijn er waarvoor twee inkomens nodig zijn? Denk aan huur of hypotheek en andere vaste lasten.

Volgens de nieuwe pensioenregels mag het partnerpensioen maximaal 70 procent van uw ouderdomspensioen zijn. Het percentage dat u kiest, heeft gevolgen voor hoeveel ouderdomspensioen u ontvangt. Hoe hoger het partnerpensioen, hoe lager uw eigen pensioen. En andersom. Het belangrijkste is dat u samen een keuze maakt waar u en uw partner zich beiden prettig bij voelen. Komt u er samen niet uit? Schakel dan de hulp in van een financieel adviseur.

Dubbele dekking

Onder de pensioenregels die nu nog gelden, heeft u een opgebouwd

partnerpensioen én een verzekerd partnerpensioen. Bij de nieuwe pensioenregels wordt het partnerpensioen volledig een verzekering. Omdat het opgebouwde partnerpensioen blijft staan en meegaat naar de nieuwe regeling, kunt u dubbele dekking krijgen voor het partnerpensioen. Geen enkel probleem. Het kan wel een probleem worden als u overstapt naar een andere sector én de waarde van uw pensioen bij Bpf Koopvaardij overdraagt naar een ander pensioenfonds. Dat fonds voegt uw opgebouwde partnerpensioen namelijk toe aan uw pensioenkapitaal. Er is dan geen apart opgebouwd partnerpensioen meer. Dit betekent dat uw partner mogelijk minder partnerpensioen ontvangt als u overlijdt vóór uw pensioendatum. U kunt overwegen om een aanvullende verzekering af te sluiten, zoals een overlijdensrisicoverzekering. Een financieel adviseur kan u helpen bij deze overweging. ←

Veelgestelde vragen over het partnerpensioen

Waarom zie ik mijn partner niet terug in mijn Uniform Pensioenoverzicht?

Als de naam van uw partner niet in uw Uniform Pensioenoverzicht staat, betekent dit dat uw partner niet bij ons is aangemeld. Die aanmelding moet u zelf regelen als u ongehuwd samenwoont, of als u in het buitenland woont en daar bent getrouwd. Regel dit voordat u met pensioen gaat.

Nu ik met pensioen ga, vind ik het lastig om te kiezen wat ik met mijn partnerpensioen doe. Wat kiezen anderen?

Wat anderen kiezen is niet belangrijk, want elke situatie is uniek. Uw keuze hangt af van uw eigen situatie. Als u het lastig vindt om die keuze te maken, kunt u een financieel adviseur vragen om met u mee te denken. Of ga naar www.koopvaardij.nl/belafspraak en plan een gesprek met onze Servicedesk. Wij helpen u graag.

“Ik zie nog elke dag schepen van Holland America Line”

Hoe wordt een Nederlander adjunct-havenmeester in de grootste haven van Canada? Via omzwervingen over de hele wereld, zo blijkt uit het verhaal van Egge Kloosterboer. Er is een duidelijke rode draad: de scheepvaart.

Egge Kloosterboer (59) woont met zijn vrouw en hun twee kinderen aan de rand van Vancouver. Hij wijst achter zich: “Als we daar omhooggaan, zitten we in de bossen. Als we die kant op rijden, staan we in het centrum”, wijst hij de andere kant op. “De bergen zijn vlakbij. In de winter sta ik binnen vijftien minuten op de skipiste. In de zomer picknicken we graag op het strand. Daar zijn we binnen tien minuten.”

Hoewel de naam Egge Kloosterboer zo Nederlands klinkt als het maar kan, is Egge officieel Canadees. Sinds 2006, het jaar waarin hij trouwde met zijn Canadese vrouw en zich uitschreef in Nederland. Ze wonen in Vancouver, waar Egge werkt als adjunct-havenmeester.

Geweldige stad

Egge zit al zijn hele werkende leven in de schepen, op allerlei manieren. Maar de start was lastig. Toen hij in 1989 van de Zeevaartschool kwam, was er bijna geen werk te vinden in de scheepvaart. “Ik kreeg een kort contract bij Redwise, onder andere voor een reisje op een sleepboot. Daarna werd ik aangenomen als stuurman bij Holland America Line. We kwamen in de zomer elke week in Vancouver. Ik vond het meteen al een geweldige stad.”

Na vier jaar varen stapte Egge over naar een walfunctie, bij Seatrade in Antwerpen. Hoewel hij aan wal werkte, was hij voor zijn baan als trademanager nog altijd veel onderweg. “Ik was sowieso veel op reis, want privé ging ik vaak backpacken naar allerlei uithoeken van de wereld.”

Altijd onderweg

Toen Egge voor zijn werk naar Seattle moest, besloot hij ook Vancouver te bezoeken. Dat was een busrit van 2,5 uur. “Ik sprak af met een Canadese die ik in Costa Rica had ontmoet op een van mijn backpackreizen. Zij woonde in Vancouver. Het was leuk om haar weer te zien. En de stad ook. Ik was er al tien jaar niet meer geweest.”

In de jaren daarna houden ze contact, en dat groeit uit tot een relatie. Ze besluiten te gaan samenwonen in Vancouver. Een *no-brainer*, zegt Egge. →





FOTO'S: IAN HARLAND

“Zij is Canadese en wilde graag in Vancouver blijven. Voor mij was Vancouver altijd al de mooiste stad waar ik was geweest. Ik voelde me vanaf dag één thuis in Vancouver en in Canada.” Hoewel ze in theorie samenwonen in Vancouver, is Egge in die jaren nog steeds veel onderweg. “Ik zeg altijd: ik ben langzaam geëmigreerd.”

Avontuurlijk

In die periode is Egge als zelfstandige actief in het jachttransport. Eerst met Seatrade, maar al snel transportereren hij en zijn compagnon grote plezierjachten tussen het Middellandse Zeegebied en Florida in Amerika. Daarvoor charteren ze zware-ladingschepen. “De commerciële activiteiten, zoals bevrachting, deed ik vanuit Vancouver. Daarna ging ik een paar weken naar ons kantoor in Fort Lauderdale in Florida om het laden voor te bereiden. Na het laden vloog ik via Vancouver naar de loshaven in Italië. Ik had ook nog een woning in Breda, mijn Europese thuisbasis. Ik was dus heel veel onderweg. Uiteindelijk ging ik vanuit Vancouver werken voor Dockwise Yacht Transport in Fort Lauderdale. Al was dat een stuk rustiger, het jachttransport was een avontuurlijke tijd.”

Adjunct-havenmeester

Zo'n tien jaar nadat Egge trouwt met zijn vriendin, begint hij het vele reizen steeds zwaarder te vinden. Bij toeval ziet zijn vrouw een vacature: een functie als adjunct-havenmeester bij de havenautoriteit van Vancouver.



Hij solliciteert en wordt aangenomen. Een heel leuke baan, zegt hij. “Vancouver is de grootste haven van Canada en de op drie na grootste van Noord-Amerika. We hebben onder andere cruiseschepen, olietankers, containerschepen en heel veel bulk, zoals graan. Canada produceert veel graan, dat gaat voornamelijk naar Azië. Ik zorg dat de schepen veilig naar binnen en naar buiten varen.”

Prachtig werk

Egges werk is een combinatie van beleid, commercie en uitvoering. Het beleidsdeel gaat over de regels die Egge en zijn team opstellen. Aan die regels moeten de schepen zich houden. “Bij de brug naar de olieterminal staat bijvoorbeeld heel veel stroming. Schepen mogen alleen onder die brug



“IK WERK NU OP DE PLEK WAAR IK AAN HET BEGIN VAN MIJN CARRIÈRE AANKWAM MET DE SS ROTTERDAM”

naar binnen en naar buiten kunnen. Het is prachtig werk. Het is een combinatie van alles dat ik mijn hele leven heb gedaan.”

Bijzonder

Hoewel Egge nog steeds veel plezier beleeft aan zijn werk, is hij al voorzichtig aan het nadenken over zijn pensioen. Een deel daarvan heeft hij opgebouwd bij het Bedrijfs-pensioenfonds voor de Koopvaardij, toen hij bij Holland America Line voer. Een ander deel van zijn pensioen staat in België van zijn dienstjaren bij Seatrade. Het grootste deel van zijn pensioen bouwde hij op in Canada. “Omdat mijn pensioen overal verspreid staat, ben ik vroeg begonnen om dat uit te zoeken. Het duurde even voordat ik de juiste apps had, zoals DigiD, om toegang te krijgen.”

Eigen verantwoordelijkheid

Nederlandse pensioenfondsen beleggen het pensioengeld van hun deelnemers. Dat doen beleggingsexperts. In Canada werkt dat heel anders. “Ik heb een eigen pensioenrekening via mijn werk. Ik kan via een app precies zien wat de waarde is, vandaag, op dit moment. Ik investeer dat geld in aandelen. De beleggingswinst is belastingvrij. Ik kan zelf bepalen met hoeveel risico ik beleg en waarin. Het pensioenfonds voert dat vervolgens uit. Je kunt zelf je pensioendatum bepalen en hoeveel geld je jaarlijks uit het fonds haalt. Daar betaal je dan belasting over, dus je kan dat goed zelf plannen. Maar als je slecht investeert of je haalt alles eruit voor een reis en je hebt daarna geen geld meer voor je pensioen, dan heb je pech. Dat is je eigen verantwoordelijkheid. Zo gaat dat in Canada. Je bent veel meer op jezelf aangewezen dan in Nederland.”

Cirkel

Voorlopig blijft Egge nog lekker aan het werk in de haven. Zijn kantoor zit in de cruiseterminal. “Ik werk nu op de plek waar ik aan het begin van mijn carrière aankwam met de ss Rotterdam. Tussen april en september leggen hier bijna elke dag schepen aan van Holland America Line. Dus ik zie ze nog heel vaak, maar dan als havenmeester. Dat is en blijft bijzonder. De cirkel is rond.” ←

door bij *slack water*, als er geen stroming is. Tegelijkertijd zit aan elke beslissing een commerciële kant. De kosten zijn enorm als ik een schip een paar uur moet laten wachten voordat het kan laden aan de terminal. Onder-tussen zijn we natuurlijk de hele dag bezig met de operatie, dat is uitvoerend en vrij technisch. Zijn er problemen? Gaat het waaien? Moeten we sleep-boten gebruiken? Ik heb heel veel contact met loodsen. We zijn de hele dag bezig om te zorgen dat de schepen in Vancouver zo efficiënt mogelijk

De zee heeft honger

*Als je wilt weten waar mensen wachten
dan moet je peuken zoeken
op het strand liggen
kleine dromen als opgevouwen briefjes*

*wachten is als de zee
tijd komt naar ons toe
maar kan zich ook van ons keren
als een uitgestrekte droogte*

*dorst is zo groot dat we hem niet benoemen
zout water kunnen we niet drinken
niemand weet hoelang de zee slaapt
haar dijen zijn altijd koud en gewillig*

*alles wat we bezitten nemen we mee
beneden zwemmen kinderen zonder honger
het liefste willen we teruggaan naar het moment
voordat alles begon te wankelen*

*toen wachten nog dromen betekende en
de zee geen honger had*