



Definitieve afspraken pensioensregeling

Nieuws

21 januari 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

De Wet toekomst pensioenen

Op 1 juli 2023 is de Wet toekomst pensioenen ingegaan. Door deze wet moeten alle pensioenregelingen veranderen. Ook die van **Bpf Koopvaardij** + .

De afgelopen tijd zijn de sociale partners, dat zijn de vertegenwoordigers van de werknemers en de werkgevers samen, druk bezig geweest met het maken van afspraken over de nieuwe pensioenregeling. Die afspraken zijn nu definitief, en staan in het 'transitieplan'. Vanaf nu kunt u dit plan bekijken.



Het transitieplan

Het transitieplan is een uitgebreid plan. Het is de basis voor de overstap naar de nieuwe pensioenregeling. In het transitieplan staan alle nieuwe afspraken voor de pensioenregeling. In het plan staat ook wat er gebeurt met de pensioenen die al zijn opgebouwd en de pensioenen die nu worden uitbetaald.

[Download](#)

De volgende stap

De voorgenomen startdatum voor de nieuwe pensioenregeling is 1 januari 2026. Tot die tijd moet er nog heel wat gebeuren en gaat het Bpf Koopvaardij verder met de voorbereidingen. Bpf Koopvaardij moet bijvoorbeeld beoordelen of zij de nieuwe afspraken kunnen uitvoeren.

Ook controleert het bestuur of de gemaakte afspraken eerlijk zijn voor alle (gewezen) deelnemers: jong, oud, met pensioen of werkend. Er wordt de komende periode een implementatieplan en een communicatieplan opgesteld.

In het implementatieplan wordt beschreven wat er nodig is om straks op 1 januari 2026 een nieuwe pensioenregeling te kunnen starten. Bijvoorbeeld de aanpassing van het beleid, de administratie en de beleggingen. En hoe er omgegaan wordt met de opgebouwde pensioenen en de pensioenen die nu al worden uitgekeerd.

Het communicatieplan is onderdeel van het implementatieplan, en gaat over de communicatie over de nieuwe pensioenregeling. In het communicatieplan wordt het volgende uitgewerkt:

- Wie wordt er geïnformeerd; gaan informeren;
- Wat wordt er verteld;
- Wanneer wordt er iets verteld; en
- Op welke manier wordt dat gedaan.

Andere interessante items...



Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
14.04.2025

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Met maritieme ondernemingen opereren nu MKB's maar dragen investeringskansen en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelende sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regelingen en codes, talloze, voortdurend veranderende certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensive, internationale concurrentie en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen te werken.

Regelgeving aanpak
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verhand. Alst die cumulatieve macht dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de regelgeving voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelgeving, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieverbodstelling voor regelgevingskosten ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelgevingskosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke entiteiten, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en Internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden weergegeven. Het is vaak niet Nederland alleen anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

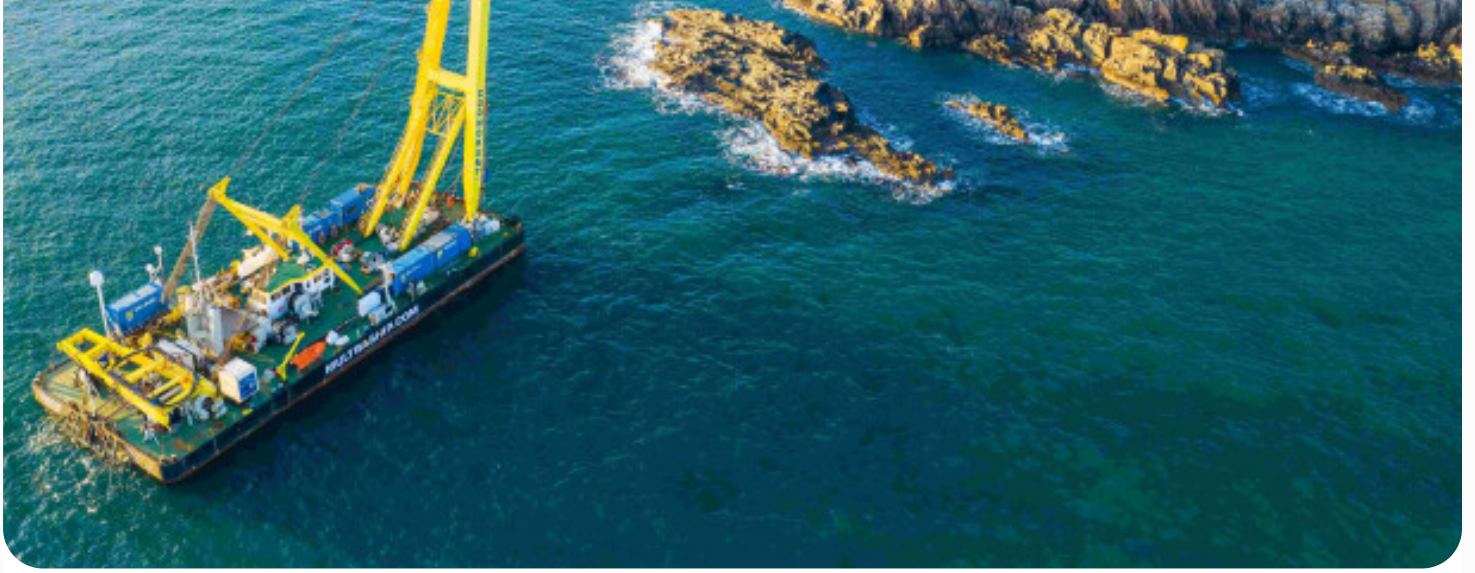
KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026