



GELD

Pieter van Erven Dorens

Het laatste nieuws over zaken die de portemonnee raken. Tips en ideeën? Mail naar [geld@ft.nl](mailto:geld@ft.nl)

## Hypotheekrente terug naar niveau van januari

De hypotheekrente daalt al zes weken op rij. Daarmee is de rente weer terug op het niveau van januari, constateert De Hypotheker. Volgens de adviesketen durven daardoor meer huizenkopers hun hypotheekrente voor langer dan tien jaar vast te leggen.

De tienjaars hypotheekrente met Nationale Hypotheek Garantie staat nu gemiddeld op 4,26%, ongeveer hetzelfde niveau als elf maanden geleden. In zes weken is er ongeveer 0,3% van de rente af gegaan.

De daling hangt samen met de rentedaling op de kapitaalmarkt, mede als gevolg van de dalende inflatie en het besluit van de Europese Centrale Bank eind oktober om de rente niet verder te verhogen. Sindsdien is de rente op een Nederlandse staatslening ook gezakt van 3,33% naar 2,5% op donderdag.

Mark de Rijke, commercieel directeur van De Hypotheker, constateert dat de rentedaling positief is voor huizenkopers. „Tegelijkertijd zien we dat de rente ook vaak langer dan tien jaar wordt vastgezet.”

Ruim 53% van de huizenkopers kiest nog voor een rentevaste periode van tien jaar. Voor twintig jaar rentevast kiest 17% en voor dertig jaar 5%, blijkt uit de laatste cijfers van het Hypotheken Datanetwerk. Opvallend is dat het verschil tussen de gemiddelde twintig- en dertigjaars rentes slechts circa 0,1% is.

# 'Minder lading in pakketbus'

## Klussers en loodgieters de klos door rijbewijsdrama

door Yteke de Jong

**AMSTERDAM** • De pakketbezorging, klussers en loodgieters worden duurder door de eis van een groot rijbewijs voor zwaardere elektrische bussen. Dat blijkt uit een rondgang van De Telegraaf.

Vanaf 1 juli volgend jaar moeten chauffeurs van stekkerbussen een C-rijbewijs hebben, waarmee ook een vrachtwagen bestuurd mag worden. Momenteel rijden er slechts 900 elektrische bussen van het zwaardere type rond in Nederland, waarvan 600 van pakketbezorger DHL.

„We zullen de zwaardere bussen vanaf 1 juli niet meer volledig beladen als gevolg van de groot rijbewijs-eis. Dat betekent ongeveer 30% minder vracht in deze bussen. Dat is minder efficiënt. Voor de toekomst investeren we in kleinere dus lichtere bestelauto's met stekker, want we blijven inzetten op een volledig elektrische vloot”, zegt een woordvoerder van DHL.

Het omscholen van pakketbezorgers van een B naar een C-rijbewijs is niet direct een oplossing, aldus DHL. Er zijn veel chauffeurs in opleiding, maar die zijn

hard nodig voor de grote trucks. „Met een C-rijbewijs gaat de chauffeur in kwestie niet meer op de bestelauto werken.” PostNL zegt dat vooral toekomstige investeringen opnieuw bekeken zullen worden.

Ondernemingen die onvoldoende personeel met C-rijbewijs hebben, zullen de bussen minder zwaar kunnen beladen, waardoor ze vaker moeten rijden, wat tot hogere kosten leidt, zo bevestigt transporteconoom Albert Jan Swart van ABN Amro. „Ook kan de consumptie van het merke als hogere transportkosten worden doorberekend in de prijzen van producten of diensten. Pakketbezorgers rijden echter relatief korte afstanden en kunnen uit de voeten met een kleinere batterij. Lastiger zal het ook worden voor de klusser, bouwvakker of loodgieter, die veel spullen meebrengen en vaak verder moeten rijden.”

### Verplichting

Nu het Openbaar Ministerie de druk opvoert in de transportbranche met de verplichting van een C-rijbewijs per 1 juli dreigt de e-bus aan de kant te raken, aldus branchevoetbal Tech-niek Nederland. „Er moet nieuwe regelgeving komen,



De grotere stekkerbussen van DHL zullen vanaf juli volgend jaar 30% minder lading meenemen. FOTO ANP/HH

maar dan mag je hopen dat onze leden vanaf 1 januari 2025 wel met een rijbewijs B in de elektrische bus kunnen stappen”.

De Vereniging Eigen Rijders stelt in een reactie dat de regels Europees zijn vastgelegd in verband met de veiligheid. „Met een dieselbus van dit gewicht van meer dan 3500 kilogram moet je ook een groot rijbewijs hebben. Het is vreemd dat er dan een uitzondering

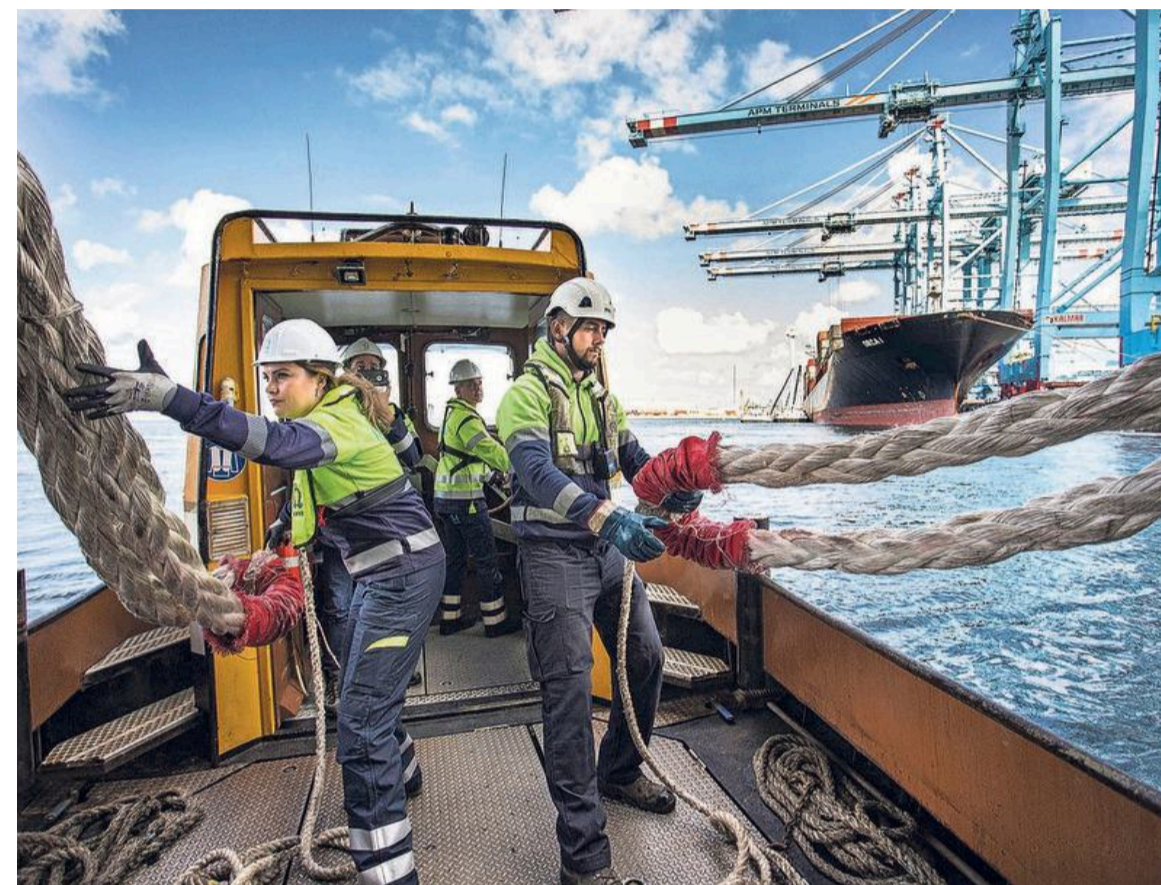
moet komen voor deze elektrische bussen, want de verkeersveiligheid verandert niet”, zegt Klaas de Waardt van de VERN. „De praktijk staat de wens van elektrificatie wederom in de weg. Allereerst is een elektrische bus al niet te betalen voor een kleine ondernemer, ten tweede kan hij daar dan straks ook niet eens in rijden. Dit wordt een ramp, want een uitzondering zal lastig zijn binnen de EU.”

## Verdubbeling containers, maar minder mensen

# 'Personeelstekort zit groei haven in de weg'

door Gert van Harskamp

**ROTTERDAM** • Personeelstekort is de grootste bedreiging voor de groei van de Rotterdamse haven. Terwijl de containercapaciteit de komende tien jaar verdubbelt, dreigen door vergrijzing en gebrek aan instroom van nieuwe havenwerkers te weinig handen beschikbaar te zijn om de vrachtoplossing ook te kunnen afhandelen. „Bedrijven moeten veranderen om het personeelsbestand op peil te houden.”



### In het kort

- De haven in Rotterdam heeft te maken met groot personeelsgebrek.
- Containercapaciteit groeit in tien jaar tijd van 14,3 miljoen naar 26,6 miljoen containers.
- Onderzoek Erasmus Universiteit ziet een grote afstand tussen eisen havenbedrijven en jongeren.
- Havenbedrijven moeten jongeren opzoeken, luidt advies onderzoekers.

„De instroom aan opleidingen logistiek gaat die leegloop niet compenseren”, zegt Van Houwelingen. „De instroom bij mbo-opleidingen logistiek ligt nu 11% lager dan in 2018 en bij het hbo is dat 16%. We zien in ons onderzoek ook duidelijk de redenen waarom logistiek minder interessant is voor de huidige jonge generatie. Die generatie wil een betere balans tussen werk en privé. Onregelmatig werken wordt als onaantrekkelijk ervaren. Werknemers stappen ook sneller op als een ander bedrijf meer

loon biedt, en wachttijden in transport worden onaantrekkelijk ervaren.”

Werkgevers in de haven zitten in hun maag met het personeelsgebrek. Zij zien het werk toenemen. De containercapaciteit groeit komende tien jaar van 14,3 miljoen standaard containers naar 26,6 miljoen. Het aantal mensen dat bereid is om in de haven te werken of dat beschikbaar is voor het havenwerk neemt echter heel hard af.

„Dit vraagstuk speelt al langer, maar het is nu acuut”, zegt Bas Janssen, managing director van Deltalings, de ondernemersvereniging van bedrijven in de haven. „Ik heb altijd al gezegd dat mbo de kurk is waar de haven op drijft, maar 16- en 17-jarigen mogen helemaal niet werken in de haven.”

Onderzoekers in de haven ervaren ook een enorme mismatch tussen mensen die een baan zoeken en het werk in de haven. „Er zijn veel jongeren in Rotterdam, maar ze weten de haven niet te vinden”, zegt de Rotterdamse havenwethouder Robert Simons. „In Rotterdam-West en -Zuid is 80% van Turkse of Marokkaanse afkomst. Die zullen we moeten bereiken, maar ze komen niet. Ook de zorg heeft ze nodig en de horeca trekt aan ze. We zullen keuzes moeten maken wat we wel en niet kunnen doen.”

Forse daling jongeren die opleiding logistiek doen. FOTO ANP/HH

Tijdens het debat zeggen veel werkgevers dat de grenzen open moeten voor arbeidsmigranten. De havenwethouder is terughoudend. „Waar moeten zij wonen dan? We huisvesten ook al de mensen die in het Westland werken. Wat is het verdienmodel van de kassen in het Westland? Dat is spotgoedkope arbeid uit het buitenland en forse korting op het gas. Dat bedoel ik met keuzes maken. Moeten we dat nog willen? En die keuzes moeten ook hier in de haven gemaakt worden.”

De onderzoekers van de Erasmus Universiteit stellen dat vooral de cultuur bij bedrijven moet veranderen, als de Rotterdamse haven wil groeien. „Jongeren willen ontwikkelingsmogelijkheden”, zegt onderzoeker Van Houwelingen. „Zij willen innovatie en toekomstvisie zien. En flexibiliteit is erg belangrijk, de balansen werk en privé moet in orde zijn. Willen de havenbedrijven nieuwe culturen aantrekken, dan zullen zij het conservatisme van zich af moeten schudden. Zoek de mensen op en vraag hoe zij willen werken. Maar het belangrijkste is dat bedrijven moeten accepteren dat ze het met minder mensen moeten doen.”

## TIK AIR FRANCE KLM

door Yteke de Jong

**AMSTERDAM** • De koers van het aandeel Air France KLM kreeg donderdag een tik nadat analisten van JP Morgan het koersdoel van het aandeel halveerden naar €9,50.

De luchtvaartcombinatie zou de hoge marge volgend jaar niet waar kunnen maken. Het aandeel van de luchtvaartmaatschappij sloot uiteindelijk 3% lager op de beurs, waar het donderdag aanvankelijk 5% kelderde. De waarde van het aandeel



KLM worstelt met personeelsgebrek, waardoor het niet voluit kan vliegen. FOTO ANP/HH

suddert al jaar rond de €12, waardoor het concern zich tot durfkapitalist Apollo Management heeft gewend om de ba-

lans te versterken. Onder meer het veelvliegersprogramma is het onderpand van een lening van €1,5 miljard, die als eigen vermogen geldt. „Het is een fikse afwaardering. Maar in het verleden is gebleken dat een capaciteitsverhoging niet gepaard gaat met hogere marges. Dit zal Air France KLM mogelijk hinderen in hun doelstelling van 7% van het bedrijfsresultaat voor rente en belastingen”, zegt econoom Jasper Jansen van de Vereniging van Effectenbezitters.

## Jongeren willen een perspectief zien bij bedrijven'

„Jongeren willen ontwikkelingsmogelijkheden”, zegt onderzoeker Van Houwelingen. „Zij willen innovatie en toekomstvisie zien. En flexibiliteit is erg belangrijk, de balansen werk en privé moet in orde zijn. Willen de havenbedrijven nieuwe culturen aantrekken, dan zullen zij het conservatisme van zich af moeten schudden. Zoek de mensen op en vraag hoe zij willen werken. Maar het belangrijkste is dat bedrijven moeten accepteren dat ze het met minder mensen moeten doen.”

COLUMN

MARTIN VISSER



## Verschillen

Columnist Ronald Plasterk denkt dat het allemaal niet zo ingewikkeld hoeft te zijn. Er moet simpelweg 'recht' worden gedaan aan de verkiezingsuitslag'. Verkenner Ronald Plasterk bijt inmiddels al anderhalve week zijn tanden stuk op deze gemakkelijke klus. Zo eenvoudig is het niet om PVV, NSC, BBB en VVD bij elkaar in een kabinet te krijgen.

Het is begrijpelijk dat voorlopig de meeste aandacht uitgaat naar de extreme standpunten van Geert Wilders en de vraag of hij al dan niet bereid is die voor langere tijd 'in de ijskast' te zetten. Vervolgens worden overeenkomsten gezien in het strenge asielbeleid dat de vier partijen voorstaan. Het eerste is een principiële hobbel en als die genomen kan worden, zouden de vier partijen het gemakkelijk eens moeten kunnen worden, al dan niet in een gedoogconstructie.

Maar wat nog veel minder aandacht krijgt, zijn de extreme verschillen op economisch terrein. Nederland kampt, naast een asielcrisis, met een reeks aan problemen die vooral economisch zijn. Problemen waar de inhoudsloze campagne amper over ging. Maar waar verkiezingsprogramma's wel iets over zeggen, al is dat soms vaag. Hoe zouden PVV en VVD samen de wooncrisis, de klimaatcrisis, de

## 'Wilders I' heeft geen oplossing voor crises

fors stijgende zorgkosten, de pensioenproblematiek, de achterblijvende kwaliteit van het onderwijs, de problemen op de arbeidsmarkt en het vastgelopen belasting- en toeslagensstelsel aanpakken? Op al deze thema's, toch de onderwerpen waar de Nederlandse burger in de dagelijkse praktijk mee te maken heeft, staan deze twee partijen tegenover elkaar, soms lijnrecht. De verschillen zijn hier groter dan tussen de VVD en de PvdA.

Waar de VVD als een van de weinige partijen inzagt dat de zorgkosten in bedwang moeten worden gehouden - de partij heeft plannen voor een rem op de stijging van die kosten - pleit de PVV voor de terugkeer van dure bejaardenhuizen. Waar de VVD de ambitie heeft om het toeslagensstelsel te hervormen en af te schaffen - al blijft het gissen hoe precies - doet de PVV daar weinig aan en verhoogt toeslagen zelfs. Waar de VVD klimaatnormen wil halen, vindt de PVV dit allemaal maar onzin. Waar de VVD vierkant achter de pensioenhervorming blijft staan, wil de PVV die liefst terugdraaien. Sterker nog, Wilders wil de AOW-leeftijd weer verlagen.

Terwijl de PVV problemen rond klimaat, vergrijzing en explosierende zorgkosten domweg ontkent en precies nul oplossingen biedt, heeft de VVD op zijn minst ideeën en plannen hiervoor. Het tragische is alleen dat die plannen tot nu toe onvoldoende gewerkt hebben. Kiezers zijn weggelopen bij de voormalige regeringspartijen omdat die de problemen niet opgelost kregen. De wooncrisis etterde voort, het toeslagensysteem bleef ongewijzigd, klimaatbeleid werd als (financiële) bedreiging gezien door burgers, op de arbeidsmarkt is er nog altijd geen oplossing voor de uit de hand lopende flexibilisering.

En nu moet verkenner Plasterk, om 'recht te doen' aan de uitslag, voorstellen op een coalitie die deze problemen zéker niet kan oplossen.

(advertentie)



## G9 DE GROTE VERRASSING



Tot 570 kilometer rijbereik  
Elektrische SUV

Snelladen met 300 kW  
Van 10 tot 80% opgeladen in 20 minuten

Vanaf € 57.990  
Of €744\* per maand via XPENG Lease

\*Zetelk 60 maanden, 13.000 km/jaar

