

## 'Boodschappen volgend jaar een tiende duurder'

LEIDSCHENDAM Boodschappen worden volgend jaar tot wel 10 procent duurder. Daarvoor waarschuwt supermarktkoepel CBL in een brandbrief aan het kabinet.

De prijsstijgingen zijn volgens de branchevereniging deels te wijten aan maatregelen van de overheid.

Het CBL stelt dat maatregelen waaronder de suikertaks, de vrachtwagenheffing, energieheffingen, verhoging van het minimumloon en het minimum-

jeugdloon en diverse toevoegingen boven op de Europese wetgeving kostenverhogend zijn zonder dat daar een toegevoegde waarde tegenover staat voor de klant in de winkel. De brancheorganisatie roept daarom „met klem” op de voorgenomen beleidsmaatregelen de komende tijd niet uit te voeren.

De supermarkten zijn bang dat deze maatregelen boven op de prijsstijgingen door de wereldwijde ontwikkelingen en de oorlog in het Midden-Oosten de boodschappen nog duurder maken.

## Werkgevers willen hogere productiviteit

AMERSFOORT Werkgeversorganisatie AAVN vindt dat er bij cao-onderhandelingen meer aandacht moet zijn voor groei van productiviteit.

Dat stelt directeur Lisette van Breugel. Volgens haar staat het Nederlandse verdienmodel onder druk en is productiviteitsgroei nodig voor verdere economische groei.

Bij het verhogen van de productiviteit op de werkvloer wordt er volgens Van Breugel te vaak enkel gedacht aan digitalisering of optimalisatie.

„Maar het is ook aan HR. HR-beleid kan productiviteitsgroei

versnellen of juist ondermijnen. Denk aan arbeidstijden, opleiden, slimme roosters. Veel daarvan raakt aan arbeidsvoorwaarden en kan dus besproken worden in het arbeidsvoorwaardenoverleg”, aldus Van Breugel.

„Economische groei kwam de afgelopen decennia voor een belangrijk deel uit groei van de beroepsbevolking. Dat is afgelopen. Vrijwel iedereen die kan werken werkt al en door de vergrijzing treden er meer mensen uit dan er toetreden. Het antwoord is simpelweg het vergroten van de arbeidsproductiviteit”, stelt de directeur van AAVN.

## CNV houdt vast aan ontslagvergoeding

UTRECHT Tienduizenden langdurig zieken dreigen hun ontslagvergoeding mis te lopen door maatregelen van het kabinet-Jetten.

Daarvoor waarschuwt vakbond CNV. De bond hekelt de kabinetskeuze om werkgevers niet meer te gaan compenseren als ze een transitievergoeding moeten betalen aan medewerkers die na twee jaar ziekte ontslag krijgen. Gedupeerden lopen daardoor gemiddeld 17.000 euro mis, becijfert CNV. „Het is opnieuw een kabinetsmaatregel die de zwaksten

dupeert”, zegt CNV-voorzitter Hans Van den Heuvel. Hij wijst erop dat de regeling eerder juist in het leven was geroepen omdat veel werkgevers de transitievergoeding niet wilden betalen.

De vakbondsman roept de politiek op om de compensatieregeling toch in stand te houden. „Het is onbegrijpelijk dat het kabinet deze bescherming wil afbreken. Zeker nu er al zo gekort wordt op de WIA is dit een nieuwe klap.”

De bonden liggen al langer op ramkoers met het kabinet, omdat ze boos zijn over bezuinigingsplannen op sociale zekerheid.

## ING geeft AI grotere rol bij aanvraag hypotheek

AMSTERDAM ING heeft een eigen AI-model ontwikkeld om hypotheekaanvragen sneller te behandelen. Dit wil de bank op grotere schaal gaan inzetten, aldus een woordvoerder van ING.

ING is de eerste Nederlandse bank die AI op grote schaal gebruikt bij besluiten of mensen een hypotheek kunnen afsluiten. Andere banken zullen naar verwachting snel volgen.

Het gaat om een proef, waarbij de kunstmatige intelligentie alle gegevens bekijkt en met sugges-

ties komt voor de beoordeling van de hypotheekaanvraag. Volgens de bank zorgt dit voor snellere processen, minder fouten en meer tijd voor complexe dossiers. Het hulpmiddel wordt nu al gebruikt door vijftig hypotheekmedewerkers van ING.

„We zien veel mogelijkheden om de toepassing verder uit te breiden”, laat de woordvoerder weten.

Hij benadrukt dat het besluit of een hypotheekaanvraag wordt goedgekeurd nog steeds bij de ING-medewerker ligt.

# Voormalige havenlobbyist Rotterdam blij met Friese havenambities

Twintig jaar was Jaap Jelle Feenstra (71) lobbyist van de grootste haven van Europa: die van Rotterdam. Nu is de geboren Leeuwarder en voormalig PvdA-Kamerlid het boegbeeld van de Friese havens. „Wat Rotterdam my leerd hat? Dat havens inoar net sjen moatte as konkurrint mar as partner.”

AAN DIRK VAN DER MEULEN

Water in het algemeen en havens in het bijzonder. Jaap Jelle Feenstra heeft er naar eigen zeggen „in enoarme klik mei”, zo verklaart hij in zijn tweede woninkje in Langweer. „Wy wenje yn De Haach, mar as it heal kin binne de frou en ik yn Langwar. Hearlik hjir, dy rêst, it wetter.”

Die liefde voor het water en het feit dat hij moeilijk nee kan zeggen, hebben ertoe geleid dat Feenstra voorzitter is van de IFKS (sinds 2023) en sinds een jaar ook van Haven Netwerk Fryslân, het nog jonge samenwerkingsverband van zes Friese havens (Harlingen, Leeuwarden, Drachten, Heerenveen, Lemmer en Drachten), hangemeenten en haven georiënteerde bedrijven. Kootstertille en Burgum/Sumar missen in dit rijtje. Feenstra: „Kloppet. Dy nûgje wy graach út om ek oan te sluten.”

Dat het Friese Havennetwerk bij Feenstra aanklopte, was niet meer dan logisch. Na zijn Kamerperiode was hij tot 2022 bijna twintig jaar lobbyist voor het havenbedrijf Rotterdam. „Dat wie geweldich wurk.” Havens staan bij hem symbool voor dynamiek, handel, welvaart en internationale samenwerking. Landen handelen veelal via havens. „Dat is dochs safolle moaier as dat aggressive isolasjonisme fan hjoed-de-dei.”

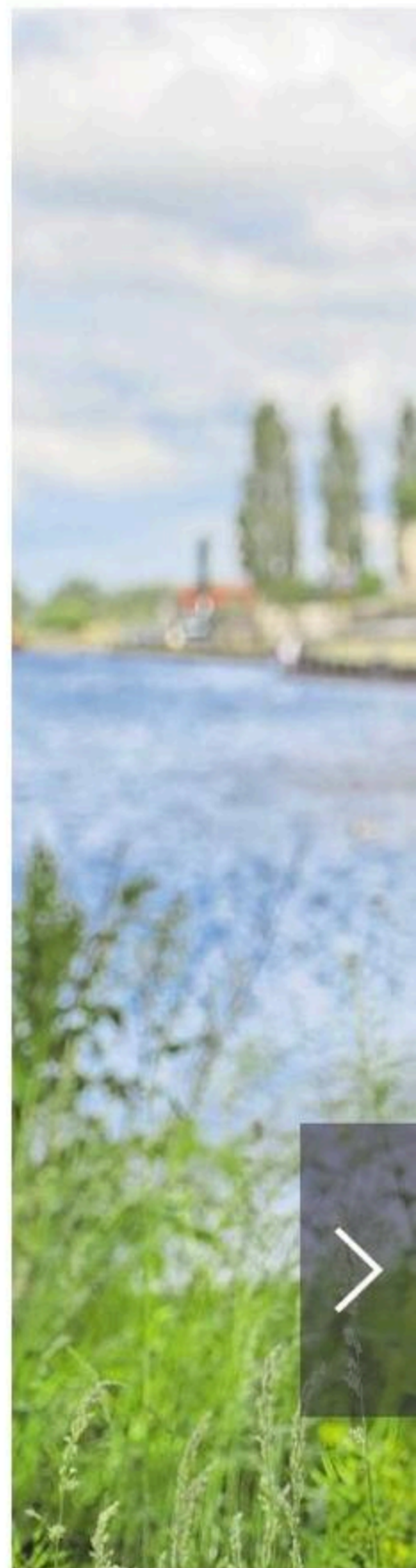
De dynamiek van de Friese

havens is duidelijk van een andere orde dan die van Rotterdam, maar de uitdagingen zijn in grote lijnen wel hetzelfde, stelt Feenstra. Of het nu gaat om Rotterdam of Sneek, beide havens willen dat overheden bijdragen aan een gunstig havenklimaat.

Wat Feenstra in Rotterdam vooral heeft geleerd is dat havens moeten samenwerken. Een andere haven is niet je concurrent maar je partner. Havens hebben veel gemeenschappelijke belangen en zijn gebaat bij een optimale logistieke keten. Hij vergelijkt het met een bushalte. De ene bushalte concurreert niet met de volgende bushalte, maar samen vormen ze een buslijn en maken ze aantrekkelijk busvervoer mogelijk.

Gemiddeld kost het Friese havenwerk hem een dag in de week, maar de afgelopen maanden was het beduidend drukker. Op dringend verzoek van Haven Netwerk Fryslân is de provincie onlangs met een havenvisie gekomen. Die werd onlangs in commissieverband besproken en zal 17 juni door de Friese Staten vastgesteld worden.

Feenstra is enthousiast. De provincie stelt klip-en-klaar dat in 2050 het goederenvervoer over water weer de norm moet zijn: vervoer over water waar het kan, via de weg waar het moet. Fryslân is van mening dat vervoer via water onmisbaar is voor de energietransitie en de circulaire econo-



mie. Het zorgt tevens voor een ontlasting van de weginfrastructuur.

Volgens Feenstra kan het ook: er is ruimte zat op de Friese waterwegen. Niettemin betekent de nieuwe visie een enorme ommezwai: nu gaat ongeveer 95 procent van het goederenvervoer via de weg.

Maar toch eerst de vraag waarom de provincie zich ermee moet bemoeien. Kunnen de Friese havengemeenten dit niet zelf oppakken? Feenstra vindt een provinciale visie wel degelijk van groot belang. Als het gaat om energiezekerheid, circulariteit, een gunstig vestigingsklimaat en lobby dan heeft een provincie toch meer gewicht en bovenlokale bevoegdheden.

**V**an groot belang is allereerst een betere samenwerking tussen de havens. Daar is nu amper sprake van. Niet dat men elkaar niet ziet, maar men handelt vooral autonoom per gemeente, concludeert Feenstra. Terwijl samenwerking leidt tot een effectiever en goedkoper

*'Wy wenje yn De Haach, mar as it heal kin binne de frou en ik yn Langwar. Hearlik hjir, dy rêst, it wetter'*

havenbeheer en dus tot een gunstiger vestigingsklimaat.

Voor de hand liggende samenwerkingsmogelijkheden zijn volgens hem kadeonderhoud, digitalisering en baggeren. „Kinst as yndividuele havens sels it baggerwurk regelje, mar kinst ek mei-inoar in kontrakt meitsje foar alle havens.”

Elders in Nederland is dat besef er al veel langer, zegt Feenstra. Zo werken de havens van Zwolle, Kampen en Meppel samen in Port of Zwolle en vertegenwoordigt Port of Twente de havens van Enschede, Hengelo en Almelo. De binnenhavens van Arnhem, Nijmegen en Tiel hebben de krachten gebundeld in Gelreport.

Bij digitalisering denkt Feenstra vooral aan een gezamenlijk havenmanagementsysteem dat informatie geeft over ligplaatsen, waterpunten, afvalinzameling en energie. En waarmee havengelden zijn te innen.

Zo'n systeem is geen hogere wiskunde en vergt geen grote investering. Terwijl het rendement wel groot is. Feenstra wijst erop dat de inning van havengelden soms nog plaatsvindt via

postbussen en briefjes. Door deze te digitaliseren stijgen de inkomsten, zo wijst de praktijk uit in Drachten. Daar stegen de jaarlijkse inkomsten uit havengelden van 20.000 naar 130.000 euro. „Dat jild kinne je dêrnei wer ynvestearje yn de kwaliteit fan de havens.”

Feenstra vindt dat Haven Netwerk Fryslân de opmaat moet zijn naar een verdere samenwerking met de havens in Groningen. Er moet volgens hem gewerkt worden aan een noordelijke corridor. Want het Rijk keert alleen de zogenaamde modal shift-gelden uit aan corridors. Oftewel geld om bedrijven te stimuleren hun goederenvervoer via de weg over te hevelen naar het water (of het spoor). „In Rotterdam hadden we daar veel profijt van, omdat we bij meerdere corridors betrokken waren en zijn.”

**M**et het geld zijn onder meer logistieke goederenmakelaars in te schakelen. Die bundelen het transport van bedrijven voor vervoer via het water. Volgens Feenstra denken

veel bedrijven dat hun volumes te gering zijn om een binnenvaartschip in te schakelen. „Dêr komt by dat de logistieke sektor frijwat konservatyf is hê. Dus it is in goede saak dat ûndernimmers prikele wurde om te sjen nei in alternatyf.”

Ondernemers zullen overigens gevoeliger worden voor die prikkels als op 1 juli de vrachtwagenheffing ingaat op de meeste snelwegen, zo is Feenstra's stellige overtuiging. Afhankelijk van de emissieklasse gaat het om gemiddeld zo'n 17 cent per kilometer. „Dat binne dochs flinke bedragen.”

Zorgen zijn er wel over de enorme tekorten bij het Rijk om de infrastructuur, dus ook die van het water, bij de tijd te houden. Infra-minister Vincent Karremans (VVD) repte in maart over een tekort van 80 miljard euro. Volgens Feenstra is dat probleem in Friesland deels op te lossen als de provincie het Rijk het geld voorschiet. „As ik lês oer hokker enoarme reserves Fryslân beskikt, dan moat it dochs mooglik wêze om mei foarskotten de wichtige eigen ynfrastuktuer feilich te stellen.”



Voorzitter Jaap Jelle Feenstra van Haven Netwerk Fryslân bij de haven van Sneek. FOTO: SIMON BLEEKER