



Veronique Estié.



Roelof Salomons.

NIEUWE GEZICHTEN

DFT verwelkomt twee nieuwe columnisten

De Financiële Telegraaf heeft er twee nieuwe columnisten bij: Roelof Salomons en Veronique Estié. Salomons schreef al voor dft.nl maar zijn column verschijnt om de week op dinsdag nu ook in de krant. Salomons is hoogleraar Financiële Markten aan de Rijksuniversiteit Groningen en is verbonden aan pensioenverzekeraar Athora. Jan-Maarten Slagter blijft de dinsdagcolumn in de andere weken schrijven. Op de beurspagina van zaterdag worden de twee columnisten Jim Tehupuring en Herman Bouter versterkt met de komst van Gerben Everts (directeur van de Vereniging van Effectenbezitters, de Veb) en Veronique Estié (oprichter van Young Trader, een informatieplatform voor jonge beleggers). Gerben Everts was al te lezen in de dinsdagkrant, hij verhuist naar zaterdag. Tehupuring, Bouter, Everts en Estié leveren beurte-lings een bijdrage voor de koersenpagina.

€1,5 MILJARD VAN OVERHEDEN

Chipkapitaal naar Imec

De Europese Unie en de Vlaamse overheid pompen samen €1,5 miljard in het Leuven-se onderzoekscen-trum Imec, dat be-kend staat als een van de meest geavanceer-de centra voor onder-zoek naar chiptechno-logie ter wereld. Het geld wordt uitgegeven aan een nieuwe clean-room voor het insti-tuut. Imec werkt nauw samen met de Nederlandse chipma-chinefabrikant ASML, die onlangs met het Vlaamse instituut overeenkwam om er



een testcentrum voor volgende generatie chippmachines te vesti-gen. De investering van de EU is bedoeld om Europa minder afhankelijk te maken van halfeleiders uit andere regio's.



'MOGELIJK NIEUWE KLANT'

VDL Nedcar ziet kans

VDL Nedcar heeft een intentieovereenkomst getekend met een niet nader genoemd bedrijf voor de productie van personenauto's in het Limburgse Born vanaf medio 2026. Als de deal doorgaat is die goed voor maximaal 3000 ba-nen. Dat laat VDL Nedcar in een interne mede-delung weten. In het najaar zouden de gesprek-ken afgerond kunnen worden. Bij Nedcar wer-ken zo'n 3950 mensen. Voor 1800 van hen is er vanaf november geen werk meer. Vakbond FNV wijst op eerdere intentieverklaringen die niks opleverden. „Eerst zien, dan geloven. Dat is ook de stemming op de werkvloer”, stelt FNV.



De uitbreidingsplannen in Rotterdam noopt de Brabantse havens tot samenwerking om goederen naar het achterland te krijgen. FOTO ANP/HH

‘Efficiënter, schoner en ontlast de snelwegen’

Acht Brabantse binnenhavens gaan samen in Brabant Ports

door Gert van Harskamp

AMSTERDAM • Om de we-gen te ontlasten en de snel toenemende stroom goederen vanuit de ha-vens van Rotterdam en Antwerpen te kunnen verwerken, slaan de acht Brabantse binnenhavens de handen ineen en vor-men ze nog dit jaar haven-bedrijf Brabant Ports. Uiteindelijk moet door de samenwerking binnen tien tot vijftien jaar de overslagcapaciteit ver-dubbeld worden.

Dat laat netwerkorganisa-tie MCA Brabant, initiator van Brabant Ports weten. De havens van Bergen op Zoom, Oosterhout, Waalwijk, Til-burg, 's-Hertogenbosch, Oss, Meierijstad en Land van Cuijk moeten uiterlijk in 2025 centraal worden aangestuurd. Daarvoor wordt nog dit jaar coöpera-tie Brabant Ports opgericht. „Dit is hard nodig”, zegt Hendrik-Jan van Engelen, directeur van netwerkorga-nisatie MCA Brabant. „De zeehavens Rotterdam, Eemshaven, North Sea Ports (Gent, Terneuzen en Vlissingen, red.) en Amster-dam hebben de zaken goed voor elkaar met een haven-bedrijf en centrale aanstur-ing. Dat bestaat niet bij de binnenhavens. Die worden naar gelang het onderwerp aangestuurd vanuit ver-schillende afdelingen van de desbetreffende gemeente.”

Daardoor opereren de binnenhavens volgens MCA Brabant niet alleen veel minder efficiënt dan zij kunnen. Het gevaar bestaat ook dat zonder samenwer-king en stroomlijnen van het goederenvervoer naar het achterland, het hele we-

gennet overvol raakt. „Als we kijken naar de groeiplannen van de zeeha-vens Rotterdam en ook Ant-werpen, dan hebben we het over miljoenen containers die via de zeehavens het land in moeten”, legt Van Engelen uit. „Die containers gaan voor een groot deel door onze provincie. En we hebben het niet alleen over containers, maar ook over bulkvervoer dat toeneemt. Misschien iets minder kolen, maar meer recyclebare bulk als plastics en metalen. Die voor een groot deel ook nog eens in onze havens ver-werkt worden.”

Grote uitbreiding

Alleen al in de haven van Rotterdam zijn drie grote

uitbreidingen van conti-nerterminals gepland. Zo ontwikkelen containerrede-rij MSC en terminalopera-tor Hutchison in de Europa-haven op de Maasvlakte ge-zamenlijk een containerter-

‘Vracht van weg naar spoor en binnenwater’

minal die uiteindelijk een capaciteit moet krijgen van 6 tot 7 miljoen teu, de stan-daardmaat voor containers van twintig voet. APM Ter-minals, de terminalopera-tor van containerreus Maersk, realiseert 47,5 hec-tare aan extra ruimte. Rot-terdam Word Gateway (RWG) steekt een half mil-

jard in uitbreiding van de capaciteit met 800.000 con-tainers naar 3,6 miljoen teu. De Brabantse binnenha-vens spelen een belangrijke rol in het doorsluizen van die containers naar het ach-

terland. De ver-wachting is dat de op- en over-slag van conti-ners binnen tien tot vijftien jaar verdubbelt. Nu verwer-ken de havens in Brabant zo'n 1,1 miljoen containers. Van Engelen: „Het kabinet heeft €49 miljoen beschik-baar gesteld om transport te verplaatsen van de weg naar binnenwater en spoor. Wij zetten vol in op de combina-tie. Dat is schoner en zorgt voor betere doorstroming.”

MAGISCHE SPEELKAART ZEKER

door Vian Schouten

AMSTERDAM • Het hoogst bekende bod is op dit mo-ment €2 miljoen maar de gelukkige vinder staat nog open voor andere bieding-en op zijn speciale speel-kaart. Een Canadees kon vorige week zijn ogen niet geloven toen hij een pakje kaarten van Magic: The Gathering opentrok. Hij wist dat hij de loterij had gewonnen toen die de felbegeerde en unieke The One Ring-kaart bleek te bevatten. Een Sjakie en de Chocoladefabriek-achtige zoektocht naar 'de gouden wikkel' was daarmee abrupt geëindigd.

Mede door de speciale kaart ontstond er eind juni een gigantische hype on-

der een selecte groep spelers en kenners. Een nieuwe editie van Magic: The Gathering kwam op de markt in samenwerking met de eigenaar van de rechten van The Lord of the Rings. De lancering werd zelfs afgetrapt door acteur Elijah Wood, die Frodo - de drager van de ring - speelde in de gelijk-namige en ongelooflijk succesvolle filmserie.

Al voor de lancering werden enorme premies beloofd door een Ameri-kaanse en een Spaanse winkel. Een ongeopend setje waar de The Lord of the Rings-kaart in kon zitten bleef maar in waar-de stijgen. Een pakje van vijftien kaarten, de meeste vrijwel waardeloos, kostte

€45. Liefhebbers betaal-den zo fors voor een mi-niem kansje op de 'ring'. Rond de wereldwijde zoek-tocht hangt dan ook een lucht van ordinair gokken. Nou is Magic, eigendom van speelgoedgigant Has-bro, sowieso al geen goed-kope hobby. Om mee te doen moet een speler zijn eigen stapel kaarten ver-zamelen. Het kan worden vergeleken met Pokémon-kaarten voor volwassenen. Al vinden beide groepen spelers dat mogelijk een belediging.

Vorige week spatte de droom van velen uiteen. Een man uit Toronto, die zo'n €800 heeft besteed aan de zoektocht, had de kaart officieel laten keu-ren. Daarvoor moest hij

Shortsellers verdienen aan geavanceerde analyses

Takeaway voor enkele beleggers wel goudmijn

door Johan Wiering

AMSTERDAM • Na een verkoopadvies van BNP Paribas Exane dook Just Eat Takeaway vrijdag op de Amster-damse beurs verder omhoog tot nabij de laagste koers ooit. Ook Alfen is de laatste maanden veel minder waard geworden. Pijn-lijk voor de vele parti-culiere beleggers in deze middelgrote beursfondsen. Daar staat tegenover dat de grote shortposities die zijn ingenomen door veelal Angelsaksische hedgefondsen, door de stevige koersdalingen juist veel meer waard zijn geworden.

Shortsellers zijn bij de meeste particuliere beleg-gers niet geliefd, alleen al omdat het innemen van de-zie posities - zeker als dit op grotere schaal gebeurt - voor koersdruk zorgt. Pro-fessionele beleggers kijken over het algemeen veel posi-tiever tegen shortselling aan, zo ook vermogensbe-heerder Renco van Schie (Valuege).

„Shortselling leidt tot meer liquiditeit en tot een efficiëntere markt, omdat hierin verschillende visies samenkomen. Het werkt ook disciplinerend en zorgt ervoor dat het management scherp blijft”, zegt hij.

Bij maaltijdenbezorger Just Eat Takeaway tellen de shortposities thans op tot bijna 10% van het uitstaande aandelenkapitaal. Laadpa-lenleverancier Alfen volgt na de sterke toename in de afgelopen maanden op de voet. Opmerkelijk is dat de



In het kort

- Veel hedgefondsen hebben wis- en natuurkundigen, economen en compu-terwetenschappers in dienst.
- Zij investeren enorme bedragen in krachtige computers en complexe softwaremodellen en beschikken over een enorme hoeveelheid data, onder meer verkregen via satellietbeelden.
- Grote hedgefondsen zoeken vrijwel nooit de publiciteit op.

adviezen van bankanalisten voor deze bedrijven, afgaan-de op wat dataleverancier Bloomberg meldt, ondanks enkele recente afwaarde-ringen nog altijd overwe-gend positief zijn. Zij ge-

bruiken fundamentele ana-lyses en waarderen een be-drijf op basis van onder meer de voorziene markt-groei, de concurrentieposi-tie en de verwachte kosten-ontwikkeling. Veel grote hedgefondsen hebben hoofdzakelijk wiskundigen, economen en computerwe-tenschappers in dienst en leunen vaak sterk op com-putermodellen, meldt Al-bert Menkveld, hoogleraar Finance aan de Vrije Univer-siteit Amsterdam.

„Zij investeren enorme bedragen in zeer krachtige computers en complexe computermodellen en be-schikken over een enorme hoeveelheid data, die onder

Shortsellers hebben de afgelo-pen jaren honderden miljoenen verdiend aan Just Eat Take-away. FOTO JET

is gedaald, is de kans groot dat deze verder daalt”, zegt hij. Hedgefondsen beschik-ken gewoonlijk over veel da-ta, waaraan andere beleg-gers moeilijk kunnen kome-n. Dat kan de locatie van olietankers zijn en hoe vol-geladen zij zijn. Vaak is de macro-economische ont-wikkeling leidend. Dit in te-gengstelling tot de door ons gevolgde bottom-up bena-dering, waarbij we de meri-tes van een bedrijf als uit-gangspunt nemen.”

Grote hedgefondsen zoe-men vrijwel nooit de publi-citeit op en zelfs gerenom-meerde zaken-kranten als de Financial Ti-mes slagen er maar zelden in hun tot een in-terview te ver-lokken. Vol-gens Manders komt dit omdat het nut ont-breekt. „Zij hebben gewoo-nlijk alleen institutionele klanten, particulieren kun-nen vaak niet eens bij hen terecht. Ze zijn natuurlijk ook bang voor negatieve publi-citeit. Deze kan institu-tionele klanten die met pu-blieke perceptie te maken hebben, zoals pensioen-fondsen, afschrikken.”

Menkveld sluit zich hier-bij aan. „In tegenstelling tot banken, die graag hun beste analisten naar buiten zien treden, hebben hedgefond-sen hiermee niets te win-nen.”

COLUMN

JAAP VAN DUIJN



Veiligheid

Drie jaar geleden werd op het strand van Ameland een 14-jarig Duits meisje vermist. De zoek-tocht was groot nieuws. Het Achtuur-journaal van de NOS opende ermee. Nog voor het lichaam van het ver-dronken meisje vijf dagen later gevon-den werd, was er al een gedenkplek ingericht, waar mensen kaarten, bloe-men en knuffels konden brengen.

In de streek waar ik opgroeide ver-dronken ieder jaar wel een paar kin-deren. De ouders hadden het druk en er waren veel slootjes. Zelf ben ik een paar keer opgevist nadat ik bij het spelen aan de slootkant in het water was gevallen. Een buurmeisje ver-dronk toen zij twee was. De bericht-geving over het ongeval in de lokale krant was summier: „Tijdens het spelen is een tweejarig kind van de familie K. in een sloot voor het huis geraakt, en verdronken.” Geen knuf-fels, geen NOS Journaal. Met ongevallen en het leed dat mensen daardoor treft, werd anders omgegaan.

In het jaar dat mijn buurmeisje in de sloot vlakbij ons huis verdronk, kwamen 516 Nederlanders door ver-drinking om het leven. In 2021 waren het er 80. Al meer dan dertig jaar schommelt het aantal verdrinkings-slachtoffers zo tussen 80 en 100. Hier

Het leven in Nederland is veiliger geworden

zien we een bijeffect van de wel-vaartstoename: meer aandacht voor veiligheid, schoolzwemmen, reddings-brigades langs de stranden - ze hel-pen allemaal. Als er nu een volvas-sene verdrinkt, is het vaak een Poolse gastarbeider die op een hete zondag verkoeling zocht langs de Waal, maar niet kon zwemmen.

Het leven in Nederland is veiliger geworden, en dat geldt zeker ook voor het wegverkeer, voornamelijk omdat de kwaliteit van de auto's zoveel beter is dan vijftig, zestig jaar geleden. Technologische innovatie ten dienste van de moderne mens. Daarnaast is ons wegennet gebouwd op het zo veilig mogelijk houden van het wegver-keer. Treinrampen als die welke India nog met grote regelmaat treffen, kome-n bij ons niet voor. Iedere keer als er een landbouwvoertuig door een passerende trein wordt gegrepen, neemt de roep om het volledig afslui-ten van de weinig nog resterende onbewaakte spoorwegovergangen toe. We gaan door tot ze allemaal zijn opgeheven.

De gevolgen zijn spectaculair. In de jaren 1969-1971, qua dodelijke ver-keersongevallen de slechtste jaren ooit, kwamen per 100.000 inwoners meer dan 25 mensen om het leven. Vorig jaar waren het er iets meer dan vier. Maar de vlag kan allerminst uit, want de trend van de laatste jaren is weer helemaal de verkeerde kant op. Vorig jaar waren er 737 verkeersdo-den, het hoogste aantal sinds 2008. Het aantal verongelukte fietsers is zelfs in een paar jaar tijd met 50% gestegen en was vorig jaar hoger dan in dertig jaar het geval was.

Ook hier is sprake van een wel-vaartseffect, maar dan van een omge-keerd effect. Dankzij de hogere inko-mens is een waaier van dure tot heel dure voertuigen op de markt geko-men, allemaal rijdend - tussen de appende scholieren door - op dat ene fietspad. Meer ongelukken zijn het gevolg.