Onrust in Mortsel
Dinsdag bijzondere ondernemingsraad bij Agfa

P25

Op de IJssel in Nederland is het waterpeil zo ver gezakt dat her en der zandstrandjes ontstaan. © TIM DIRVEN

‘We hebben meters nodig, geen centimeters’

Na maanden extreme droogte staat het water in veel Europese rivieren zo laag dat schepen met minder lading moeten varen en industriële bedrijven in de problemen komen. Wij voeren mee **met de Martinique op de IJssel**. ‘Op dit moment stroomt er nog 40 centimeter water onder de boot.’

BEN SERRURE

‘Kijk wel effe uit hier. Met al die regen is het spekglad.’ Het giet als we aan boord gaan van de Martinique, het 85 meter lange containerschip van de Nederlandse schipper Rein Schut. Reden van ons bezoek: de gevolgen van de aanhoudende droogte.

Na twee weken rotweer lijkt die aanleiding gedateerd, maar dat is het niet. Na een hete en droge zomer volgden met september, oktober en november nog eens drie abnormaal droge maanden. Het resultaat is dat veel Europese binnenwateren nooit op een lager peil stonden dan nu. De voorbije weken stond er zo weinig water in onder meer de Rijn, de Donau, de Waal en de IJssel dat ze steeds moeilijker of onmogelijk bevaarbaar worden voor grote vrachtschepen.

De kapitein en eigenaar van de Martinique vaart een vaste route tussen de zeehaven van Rotterdam en de inlandse haven van Hengelo, een route die voor een groot stuk langs de IJssel loopt. Maar die Nederlandse rivier staat zo laag dat hij niet langer volgeladen op en af kan varen. Als Schut ons aan de kade van Deventer oppikt, valt op dat in de laadruimte aardig wat leegtes gapen. ‘Ik laad nog maximaal 800 ton, terwijl de Martinique in normaal water 3.100 ton aankan.’

Nadat we onze schoenen hebben uitgetrokken, heet Schut ons hartelijk welkom in zijn stuurhut. Het is zondag, en dus zijn ook echtgenote Fiona, de wat zieke zoon Vince - ‘genoemd naar de acteur Vin Diesel’ - en de hond Sam aan boord, net als een extra stuurman en twee matrozen. ‘We vormen één grote familie’, zegt Schut, terwijl hij zijn uit de kluiten gewassen vrachtschip weer de IJssel op stuurt.

Wie achteloos met de Martinique meevaart, zou weinig merken. Maar als je op de details let, merk je al snel dat er iets mis is. Aan de oevers van de IJssel is het water zo ver gezakt dat her en der de meetpalen volledig droog komen te staan. Op plekken waar het water normaal meters hoger tegen gestapelde stenen aanklotst, komen zandstrandjes bloot te liggen.

Ik laad nog maximaal 800 ton, terwijl mijn schip bij een normale waterstand 3.100 ton aankan.

Rein Schut, kapitein van de Martinique

Schut wijst aan bakboord op een sluis die de IJssel met het binnenwater van Deventer verbindt. ‘Ze is al sinds juli buiten werking. Doordat er te weinig water in de rivier staat, is er te weinig tegendruk als de sluis zich vult. Daardoor kunnen de deuren het begeven.’ Vijf vrachtschepen lagen er wekenlang vast door het lage water, en ook de kleine lokale overslagterminal ligt al maanden stil.

Elke dag bidden

Voor Schut is de toestand financieel geen drama. Zijn boot is vast verhuurd aan de containerterminal van Hengelo, die hem per tocht betaalt, onafhankelijk van hoe vol de Martinique is geladen. Maar dat schepen slechts een derde tot een vierde kunnen laden en de grootste boten op rivieren als de Rijn zelfs stilliggen, heeft op meerdere niveaus een ontwrichtend effect. In de eerste plaats op de binnenvaart zelf.

‘Ook in België’, zegt Gisèle Maes, medezaakvoerder van de Antwerpse rederij Victrol. ‘Er wordt vooral over de problemen op de Rijn gesproken. Maar je mag niet vergeten: wat daar gebeurt, heeft invloed op de hele West-Europese vloot. Het water staat zo laag dat nog weinig schepen kunnen varen. Er is daar dus een grote vraag naar schepen, wat voelbaar is in alle bereikbare wateren. Omgekeerd komen de grotere schepen richting de plekken waar wel nog diepgang is, waardoor overcapaciteit dreigt. Daar zijn we nog niet, maar we zitten wel in een kritieke fase. In België en Nederland zijn veel schepen op zoek naar werk.’

De historisch lage waterstand bezorgt ook de zware industrie kopzorgen, vooral in Duitsland. De voorbije weken regende

Lees verder op pagina 24

Ondernemen

De rekenmeester

Het echte verhaal achter de cijfers

Ericsson en Nokia

Parkeren in Angus

De beurzen kleuren bloedrood, de spanning tussen de VS en China loopt op en de wereld bibbert voor een brexitdebacle. Maar de collega-rekenmeesters van de Schotse regionale krant The Courier hadden donderdag andere zaken aan hun hoofd.

Zij zochten uit waarom de hypermoderne parkeermeters in het graafschap Angus, nabij Aberdeen, het niet meer deden. Pas laat op de middag pakte The Courier uit met het verlossende antwoord. De 'controversiële parkeerpanne' was te wijten aan zware softwareproblemen bij de Zweedse netwerkleverancier Ericsson.

+42%

Het aandeel Ericsson is sinds Nieuwjaar 42 procent hoger gegaan.

Helaas voor de Zweden beperkten de problemen zich niet alleen tot de parkeerpalen in Angus. De panne was zo groot dat miljoenen Britten uren geen gebruik konden maken van de 4G-diensten op hun smartphone. Alsof dat niet volstond, kampte Ericsson met gelijkaardige problemen in Japan, waar duizenden klanten uren in de kou stonden.

Normaal word je als beursgenoteerd bedrijf dan zwaar afgestraft door beleggers. Toch won Ericsson fors terrein op de beurs van Stockholm. Die rally duurde gisteren voort.

Dat heeft Ericsson te danken aan zijn grote Chinese rivaal Huawei. Die zit in de hoek waar de klappen vallen sinds zijn financieel directeur deze week op vraag van de VS werd gearresteerd omdat de smartphonegigant de handelssancties tegen Iran zou hebben geschonden. De VS, maar

ERICSSON

Bron: Thomson Reuters Datastream

ook Canada, Australië en Nieuw-Zeeland, waarschuwen al lang dat de Chinese overheid westerse landen kan bespioneren via het netwerk van Huawei. Gisteren meldde De Tijd dat nu ook in België een onderzoek naar Huawei loopt.

Voor netwerkleveranciers als Ericsson en het Finse Nokia is het Chinese schandaal een vroeg kerstgeschenk. Zij profiteerden de voorbije maanden sowieso al van het feit dat telecombedrijven wereldwijd hun 5G-netwerk aan het uitrollen zijn. Vooral in de VS, waar concurrent Huawei niet mag meedoen, groeien ze fors. Wat meteen verklaart waarom de aandelen Ericsson en Nokia sinds Nieuwjaar met respectievelijk 42 en 26 procent de hoogte in zijn gegaan.

Als de Amerikaanse lobbyisten Europese lidstaten er kunnen van overtuigen niet met Huawei in zee te gaan, ziet de toekomst er niet slecht uit voor de Zweden en de Finnen. Volgens cijfers van het onderzoeksbureau IHS Markit was Huawei vorig jaar goed voor 28 procent van de mobielenetwerkinfrastructuur. Ericsson staat op de tweede plek met 27 procent, Nokia krijgt brons met 23 procent. De steeds dramatischer soap met Huawei is voor de Scandinavische telecomspelers een uitgelezen kans om marktaandeel af te snoepen van hun Chinese rivaal. Dat een Schotse parkeerpaal het in die concurrentiestrijd af en toe laat afweten, nemen beleggers er met plezier bij.

Pieter Suy
Redacteur Ondernemen

Adres
Mediafin,
Havenlaan 86c, bus 309, 1000 Brussel
Tel. +32 (0)2 423.16.11 ;
op werkdagen van 8u30 tot 18u

Abonnementen & distributie
Tel. 0800/55.150, Fax +32 (0)2 454.28.32, abo@tijd.be

Redactie
Tel. : +32 (0)2 423.18.40
Lezers: reacties@tijd.be
Opinie: opinie@tijd.be

Rekening
Mediafin: BE17 412-7058051-21

Btw-nummer
BE 0404.800.301

Advertenties
Trustmedia
Tel. +32 (0)2) 422.05.11
info@trustmedia.be

Voorzitter
Dirk Velghe

Directie
Frederik Delaplace, CEO
Hans De Rore, Commercieel Directeur
Arnaud Delmarcelle, Financieel Directeur
Isabel Albers, Redactiedirecteur

Redactiedirecteur
Isabel Albers

Hoofdredacteur
Stephanie De Smedt (hoofdredactie@tijd.be)

Adjunct-hoofdredacteur
Peter De Groote

Multimediamanager
Tom Peeters

Redactiemanager
Olivier Ditroia

Nieuwsmanagement
Peter De Groote, Wim De Preter, Bas Kurstjens, Roland Legrand (digitaal), Katrien Verstraete

Senior writers
Stefaan Michielsen, Jean Vanempten

Chef website
Kim Evenepoel

Politiek & Economie
Bert Rymen (Chef), Dries Bervoet, Pieter Blomme, Lars Bové, Jasper D'Hoore, Lieve Dierckx, Floor Eelbode, Bart Haeck, Barbara Moens, Tobe Steel, Wim Van de Velden, Kris Van Haver, Jan Van Hessche, Erik Ziarczyk

Ondernemen
Jeroen Lissens (Chef), David Adriaen, Bert Broens, Jens Cardinaels, Marc De Roo, Jan De Schamphelaere, Pieter Haeck, Patrick Luysterman, Tom Michielsen, Sebastien Rousseau,Nico Schoofs, Michaël Sephiha, Saar Sinnaeve, Pieter Suy, Lukas Vanacker, Emmanuel Vanbrussel

Weekend & reportage
Danny Ilegems (Chef), Henk Dheedene, Piet Depuydt, Nico Schoofs, Ben Serrure, Sofie Vanlommel, Rik Van Puymbroeck, Roel Verrycken

Beleggen
Christophe De Rijcke (Chef), Koen Lambrecht, Serge Mampaey, Kris Van Hamme, Kurt Vansteeland, Vic Vereecke, Wouter Vervenne, Sven Watthy

Opinie
Franky Van Hamme

Cultuur
Koen Van Boxem (Chef), Tom Peeters

Kaaiman
Koen Meulenaere (Kaaiman@tijd.be)

Eindredactie
Anja Otte (Chef), Ivan Broeckmeyer, Wouter Kongs, Niels Lisson, Carl Pansaerts, Hilde Vandenbussche, Ruben Van Lent, Kaat Van Overwalle, Ann Welter, Hannes Cool

Sabato
Gerda Ackaert (Chef), Nathalie Helsen, Jan Lodewyckx, Sofie Neven, Philip Van Bastelaere, Nathalie Warny

Netto
Sonja Verschueren (Chef), Nadine Bollen, Ellen Cleeren, Ilse Janssens, Willem Ravoet, Dirk Selleslagh, Peter Van Maldegem

Lay-out
Jan Nelis (Art director), Arnaud Camerlinckx, Stefan De Clippeleer, Jo Van Lil, Sue Yuen

Infografie
Filip Ysenbaert (Chef beeld), Fabrizio Colucci, Frank Schulpé, Brecht Vanzieleghem

Foto
Sofie Stevens (Chef), Jean Dujardin, Tim Ricour, Kristof Van Accom, Walt Van Beek

Multimedia
Andries Fluit (chef), Dries Ceuppens, Raphaël Cockx, Tomas Ooms, Thomas Roelens, Thomas Segers, Marie Van Oost

Redactiesecretariaat
Ann Leemans, Philippine van den Bussche

Koersinformatie
vwdgroup:

mediafin

DE TIJD is een uitgave van Mediafin Verantwoordelijke uitgever: Frederik Delaplace, Havenlaan 86c, bus 309, 1000 Brussel

Rein Schut is, met zijn zoon op schoot, op weg naar het Twentekanaal. © TIM DIRVEN

'We hebben meters nodig, geen centimeters'

Vervolg van pagina 23

het alarmerende geluiden van industriële bedrijven langs de Rijn, de waterloop die het industriële hart van Duitsland verbindt met Nederland, België en de Noordzee. Zo'n 80 procent van de in Duitsland via boot vervoerde cargo - vorig jaar 223 miljoen ton - passeert normaal langs de Rijn. Dat veel boten nog slechts met een fractie of zelfs helemaal niet meer kunnen varen, is een ramp voor veel bedrijven. Die rekenen niet alleen op het Rijnwater voor koeling, maar ook voor de aanvoer voor basisgrondstoffen in hun productieproces.

'Veel bedrijven geraken niet meer aan genoeg grondstoffen als erts en cokes', zegt de countrymanager voor Duitsland van een Belgisch industrieel bedrijf dat liever niet met zijn naam in de krant komt. 'Vooral oktober was ingrijpend. En wie nog wel aan grondstoffen geraakte, betaalde hoge meerkosten, met tarieven die tot vijfmaal hoger liggen dan normaal. De aanvoer naar de weg of het spoor verleggen brengt even soelaas, maar is geen oplossing voor de lange termijn. En voor sommige producten - zoals diesel of andere brandstoffen - die vanuit Rotterdam moeten komen, is de boot de enige goede oplossing. Sommige tankstations in Duitsland en Nederland staan vandaag droog door het lage water.'

Hoe groot het probleem is, werd de voorbije weken duidelijk. Meerdere grote bouwprojecten liggen stil. Bedrijven als Bayer, BASF, ThyssenKrupp, RWE of Evonik moesten hun productie afbouwen of zelfs stopzetten, wat vaak tot teruggeschroefde financiële verwachtingen leidt. Bij de jongste kwartaalcijfers liet Evonik weten 'elke dag te bidden voor regen'.

Niet schuren

Op de IJssel druppelt het nog steeds. Maar aan boord van de Martinique is Schut niet meteen onder de indruk. 'Natuurlijk zijn we blij met deze regen, maar veel stelt het niet voor. We hebben geen centimeters nodig maar meters. Het moet een maand aan een stuk stortregenen, dan hebben we het ergens over. '

Met zijn zoon op schoot stuurt Schut zijn boot traag in de richting van het Twentekanaal. Ondanks het lage water kijkt Schut nauwelijks op zijn dieptemeter. Na elf jaar IJssel kent hij de route als zijn broekzak. Hij weet waar hij moet varen om het meeste water onder de romp te krijgen. 'Je wil niet over de grond schuren, want schuren is schade.'

Een boordinstrument dat wel de nodige aandacht krijgt, is wat Schut zijn TomTom noemt. Daarop ziet hij een kaart, maar vooral welke schepen in de buurt varen. Dat is in de huidige omstandigheden extra belangrijk. 'Kijk hoe smal het hier is. Als er nu een boot in de tegenovergestelde richting komt, moet ik uitwijken, want opvaart wijkt voor afvaart. Maar zie jij plaats om uit te wijken? Nee. Dus moet je anticiperen.' Gelukkig is het zondag. Dan is het, ook op het water, rustig op de baan.

Schut manoeuvreert de Martinique het moeilijkste stuk in. Daar wordt helemaal duidelijk waarom hij op bijna een vierde van de capaciteit vaart. De dieptemeter geeft nog bijna anderhalve meter aan. Maar schijn bedriegt. 'De meter meet de diepte in het midden van de boot. Achteraan ligt het schip lager, en dan moet je het roer er nog bij tellen. We hebben nu nog zo'n 40 centimeter overschot.'

Van 40 centimeter onder een boot die met lading zo'n 1.000 ton weegt, worden wij wat nerveus. Voor Schut is het intussen dagelijkse kost. Hij loodst ons rustig het Twentekanaal in, naar de sluis van Eefde.

Stabieler waterpeil

De grote vraag is hoe uitzonderlijk de situatie nog is. Wat we nu meemaken, is misschien in tachtig jaar niet gezien. Maar zelfs het meest gematigde klimaatscenario voorspelt dat zulke lange droogtes frequenter worden. En als ze structureel worden, zit de zware industrie met een probleem.

Schrik dat het transport grotendeels naar het spoor en de weg wordt verlegd, heeft Schut niet. 'De spoorlijnen zitten vol, dus dat lijkt me geen realistisch alternatief. En je kan extra vrachtwagens bouwen, maar er is nu al een chronisch tekort aan chauffeurs en de wegen zitten overvol. Dat is dus ook niets, lijkt me. Het enige positieve is dat deze situatie duidelijk maakt hoe belangrijk de binnenvaart is. Dat wordt weleens vergeten als alles loopt zoals het moet.'

De enige oplossing is proberen te zorgen voor een stabieler waterpeil. Maar dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. 'Structureel kan je maar één ding doen: extra sluizen bouwen', zegt Gisèle Maes van Victrol. 'Maar daarvoor liggen de groenen dwars. Of ze dan blijer zijn met al die extra vrachtwagens op de weg? Of dat schepen drie keer moeten varen om een lading af te leveren die in principe door één schip kan worden afgeleverd? Ik beschouw mezelf ook als groen, maar dan pragmatisch groen.'

Maes onderstreept wel dat in Duitsland een programma loopt om de Rijn stukje bij beetje te verbeteren en het waterniveau te stabiliseren. 'Het staat op de agenda. Maar aan het einde van de dag heb je nog altijd regen nodig.'

Duimendraaien

Aan boord van de Martinique wordt Schut filosofisch. 'Misschien is de oplossing wel dat we het af en toe langzamer aan moeten durven te doen? Ik weet het, dat is niet meteen compatibel met het systeem waarin we leven en werken. Maar toch...' Als om de daad bij het woord te voegen vertraagt hij het schip. De sluis van Eefde is in zicht. Hond Sam trippelt heen en weer. 'Van de sluis wordt hij altijd wat nerveus', glimlacht echtgenote Fiona.

Omdat dezer dagen meer boten moeten varen om dezelfde hoeveelheid lading van A naar B te krijgen, kan het hier in de week bijzonder druk zijn. 'Een schip door de sluis krijgen duurt gauw een uur. Het is al gebeurd dat hier 14 schepen lagen te wachten. Dan zit je hier dus een dag met je duimen te draaien.' Maar op deze druilerige zondag kunnen we er meteen door.

Als we de sluis door zijn, legt de stuurman het schip aan om ons en de familie van de kapitein van boord te laten. Schut heft met een kraan de auto van boord, en tilt dan zelf vrouw en kind richting kade. Papa blijft nog twee weken varen. 'Er staat nog zoveel op de kant te wachten. Het wordt afwachten of we dit jaar met Kerstmis vrij hebben.'

De Rijn is ruim 1.200 kilometer lang en verbindt het industriële hart van Duitsland met de diepzeehavens Rotterdam en - via de Schelde-Rijnverbinding - Antwerpen. 80 procent van de goederen die in Duitsland via water worden vervoerd, jaarlijks zo'n 220 miljoen ton, passeert via de Rijn.

De voorbije weken zakte het waterniveau tot het laagste peil sinds de start van de metingen in 1881. Terwijl het water in oktober en november doorgaans tussen 3 en 4 meter diep is, is dat in Keulen nog 77 centimeter. In januari stond het water in de Rijn nog op een recordhoogte.

SPORTMATERIAAL

Chinezen kopen tennisrackets Serena Williams

Wilson, het vaste merk rackets van de Amerikaanse tennisster Serena Williams, komt wellicht in Chinese handen. Het Chinese sportbedrijf Anta Sports bevestigde gisteren dat het samen met andere geldschieters een bod van 4,6 miljard euro uitbrengt op Amer Sports, het Finse moederbedrijf boven Wilson.

Amer heeft nog meer topnamen in zijn portefeuille, zoals het skimerk Atomic, de Franse producent van wielen voor racefietsen Mavic en de specialist in outdoorkledij Peak Performance.

© PHOTO NEWS

SUPERMARKTEN

Carrefour opent minder buurtwinkels

Carrefour opende dit jaar twintig Express-buurtwinkels. Dat zijn er minder dan in de voorgaande jaren. Toen kondigde de supermarktgroep aan minstens dertig winkels te openen. Bovendien wilde de keten in enkele jaren tijd ook honderd winkels van de buurtformule Easy openen. Die plannen worden geschrapt. De 15 al geopende Easy-winkels worden omgebouwd tot Carrefour Express. 'Bij de vroegere groeicijfers hielden we geen rekening met winkels die sloten of verhuisden', zegt Carrefour.

LAADPALEN

432

Allego mag volgend jaar 432 publieke laadpalen installeren in Vlaamse steden en gemeenten. Het Nederlandse bedrijf wint voor het derde jaar op rij het contract van de distributienetbeheerder Fluvius.