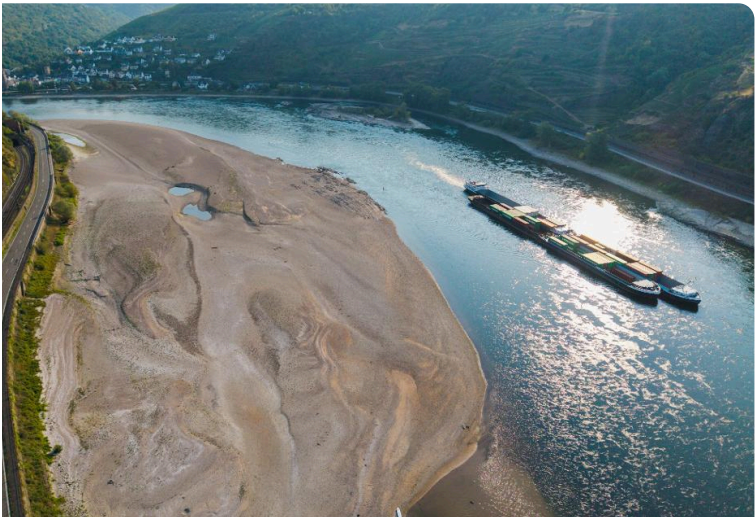


Lage waterstanden - Met de Rijn droogt ook economische ader op



Na de Straat van Hormuz dreigt opnieuw een belangrijke aanvoerketen vast te lopen. Door aanhoudende droogte staat de Rijn zo laag dat de scheepvaart er mogelijk stilvalt. Gaan wij dat voelen?

Het waterpeil van de Rijn staat historisch laag. In het Duitse stadje Kaub, waar de rivier het ondiepst is, mat de waterstand vrijdag amper 25 centimeter (relatieve meting boven een bepaald nulpunt, niet de echte vaardiepte). Dat is evenveel als het laagterecord van 2018.

Omdat de schepen anders te zwaar zijn om door zulke lage waters te manoeuvreren, varen ze nu uit met amper de helft tot zelfs 30 procent van de maximale lading. De kosten voor de scheepvaartbedrijven blijven echter gelijk. Klanten betalen daarom een toeslag om de verliezen voor de verscheperen te compenseren.

Een vracht van Rotterdam naar bestemmingen ten zuiden van Kaub kostte deze week bijna 150 euro per ton, zo schrijft Bloomberg. Normaal gezien is dat ongeveer 20 euro.

De transporten komen ook later aan dan normaal omdat schepen gegroepeerd door de sluizen moeten varen. Zo proberen de waterloopbeheerders het water dat wegvloeit naar de zee te beperken. Maar als de waterstanden blijven

dalen, zou de scheepvaart over de rivier helemaal kunnen stilvallen.

Verstoorde aanvoerketens

Hoe gaan wij dat voelen? De Rijn stroomt zelf niet door België, maar is via onder meer het Schelde-Rijnkanaal nauw verbonden met de Belgische waterwegen. De rivier vormt zo een belangrijke aanvoerroute om grondstoffen en goederen te verschepen van de haven van Antwerpen naar het hinterland in Duitsland en Zwitserland.

"Zo'n 40 tot 50 procent van alle binnenvaart van of naar de haven van Antwerpen verloopt over de Rijn", zegt transporteconoom Thierry Vanelslender (UAntwerpen). "Dat gaat om zo'n 60 tot 70 miljoen ton vracht op jaarbasis. Het belang van de rivier voor onze economie mag je zeker niet onderschatten."

Zo worden heel wat grondstoffen voor industriële productie in Duitsland over de rivier verscheept. Er zijn wel alternatieven voor de binnenvaart over de Rijn - zo kan het transport ook per vrachtwagen gebeuren - maar die zijn duurder en stoten meer CO₂ uit.

En wordt het transport duurder voor bedrijven, dan zal ook de consument daar uiteindelijk een prijs voor betalen. Dat merken we morgen nog niet aan de kassa, bedrijven hebben namelijk wel wat voorraden om tijdelijke tekorten te overbruggen. Maar op langere termijn laten de lage waterstanden zich wel voelen.

"Sommige aanvoerketens zullen zeker verstoord worden, al moet ik die impact wel meteen nuanceren", zegt transporteconoom Edwin Van Hassel (UAntwerpen). "De problemen stellen zich vooral voor bestemmingen in het zuiden van Duitsland, achter Kaub. Het grootste deel van het vrachtverkeer is echter bestemd voor de industrie rond het Ruhrgebied. Die aanvoerwegen ondervinden minder hinder."

Professor Stefan Kooths (Universiteit van Kiel) raamt de economische schade nu al op zo'n 0,1 tot 0,2 procent van het Duitse bbp voor het derde kwartaal van 2026. Dat komt neer op zo'n 1 tot 2 miljard euro.

"De waterstand in Kaub zit al meer dan veertien dagen onder de kritieke drempel van 78 centimeter en lijkt daar niet snel boven te zullen stijgen", zegt Kooths. "Ook de komende maand kan de transportcapaciteit van de Rijn dus hinder ondervinden."

Diepterecords

De timing van de lage waterstand van de Rijn is nog iets wat experts zorgen baart. Toen het waterpeil in 2019 en 2022 vergelijkbare dieptepunten optekende, was dat aan het einde van de zomer, in de tweede helft van augustus of begin september. Een maand later dus dan de waterstanden die we nu al meten.

"Dat voorspelt weinig goeds voor de rest van de zomer", zegt hydroloog Patrick Willems (KU Leuven). "Alles hangt er natuurlijk vanaf hoeveel neerslag er zal vallen, maar als we opnieuw een droge augustus meemaken kunnen alle diepterecords verbroken worden."

Eén regenbui volstaat bovendien niet om terug te keren naar normaal. Om het waterpeil volledig te herstellen zou er zo'n 100 liter per vierkante meter neerslag moeten vallen over meerdere weken tijd. Ter vergelijking: in een normale zomer viel er voor de klimaatversnelling van de laatste tien jaar zo'n 70 liter water per vierkante meter per maand in juli en augustus.

"En zolang het droog blijft, stapelen de problemen zich verder op", zegt Willems. "Ook op de Vlaamse waterwegen gaan we dan meer en meer hinder ondervinden. Het Albertkanaal, waar veel industrie gelegen is, kan dan een van de slachtoffers worden, met verdere economische schade tot gevolg."

Bovendien herstellen de aanvoerketens zich niet volledig eens de zomer voorbij is en de waterstanden terugkeren naar hun normale niveau. Wanneer bedrijven kiezen voor alternatieven - zoals vervoer over de weg - blijft een deel van die vracht daar 'plakken'.

"Economisch kun je dat niet verklaren, maar het heeft met menselijke reacties te maken", zegt Vanelslander. "Wanneer men negatieve ervaringen heeft gehad met transport per schip, kiezen bedrijven achteraf voor zekerheid, zelfs als dat wat duurder is."

Hoe kunnen we ons dan wapenen tegen zulke lage waterstanden, die zich in de toekomst alleen maar vaker zullen voordoen? "Ik zeg altijd tegen mijn studenten dat water in twee hoeveelheden komt: te veel en te weinig", zegt Van Hassel. "We moeten onze infrastructuur zo aanpassen dat we tegen die onvoorspelbaarheid bestand zijn."

SIMON TIBO