

Droogte dreigt Rijn in tweeën te splitsen: "Bedrijven stroomopwaarts kunnen de zeehavens niet meer rechtstreeks bereiken"

Duitsland neemt noodmaatregelen, nu de Rijn, een economische slagader, zo goed als onbevaarbaar wordt. Extra vrachtwagenritten moeten soelaas bieden, maar dat is geen structurele oplossing.

Wordt de Rijn bij het Duitse stadje Kaub een Duitse versie van de Straat van Hormuz – een geblokkeerde waterweg waarvan de impact in de hele economie voelbaar is? Het zou zomaar kunnen. Als het water nog een klein beetje zakt, dreigt scheepvaartverkeer er onmogelijk te worden, waarschuwde de Duitse binnenvaartkoepel BDB maandag. De Rijn, de slagader van de Duitse economie, valt dan in twee delen uiteen.

"Dat heeft grote gevolgen", zegt Patrik Naenen, manager bij de Antwerpse logistieke reus Katoen Natie. "Er is dan nog scheepvaart mogelijk op het noordelijk deel, tussen de havens van de Benelux en het Ruhrgebied tot Keulen, maar bedrijven die stroomopwaarts gevestigd zijn, kunnen de zeehavens niet meer rechtstreeks over het water bereiken. De lage waterstand door de droogte duikt dit jaar bijna drie weken vroeger op dan verwacht."

De waterstand in Kaub, waar de rivier het ondiepst is, zakt elke dag verder. Zelfs het veerpontje dat beide oevers van de rivier verbindt, is er maandagavond mee gestopt. De zogeheten *pegel*, de officiële meetstand van het water ten opzichte van een vast peilpunt, bedroeg dinsdag 15 centimeter. Dat is ver onder de stand van 77 centimeter die noodzakelijk is voor normaal scheepvaartverkeer. Alleen zeer licht beladen vaartuigen kunnen de rivier op dit punt bevaren. Zaterdag zou de pegel volgens de verwachtingen zakken naar 9 centimeter.

Weekendverbod geschrapt

Om te anticiperen op die situatie, kondigde minister van Verkeer Steffen Bilger (CDU) vorige week enkele noodmaatregelen af. De meest in het oog springende is de mogelijkheid om het zondagse verbod op vrachtwagentransport tijdelijk op te heffen. Minstens zeven deelstaten hebben daarvan al gebruikgemaakt. Ook het zaterdagverbod, dat alleen in de vakantiemaanden van kracht is, wordt tijdelijk geschrapt.

"Dat is niet dé oplossing die alle problemen zal doen verdwijnen", zegt Christa Sys, professor logistiek management aan de Universiteit Antwerpen. "Maar het is wel een reële poging om de toestand het hoofd te bieden. Afhankelijk van de volumes en het soort product zal het wegtransport een alternatief kunnen zijn voor de binnenvaart. Voor containers is het al makkelijker dan voor bulktransport."

Niet iedereen is enthousiast. De vakbonden hebben al hun bedenkingen geuit. De zondagsrust voor chauffeurs is wettelijk gegarandeerd en kan niet zomaar ongedaan gemaakt worden, vindt de vakbond Ver.di. Bovendien zijn chauffeurs gebonden aan rij- en rusttijden en is er een groot tekort aan geschikte chauffeurs. De industriefederatie BDI erkende dat wegtransport de wegvallende binnenvaartvolumes onmogelijk volledig kan compenseren.

Spoorvervoer is evenmin een volwaardig alternatief. Het Duitse spoornetwerk zit al overvol en wie een extra goederentrein wil laten rijden, moet dat lang op voorhand aanvragen. Het netwerk wordt bovendien geplaagd door talloze werkzaamheden. Daardoor is zelfs een deel van de spoorverbinding langs de Rijn tijdelijk onbruikbaar.

Verlies

Als de Rijn binnen enkele dagen werkelijk in tweeën gedeeld zou worden, zal wegtransport de levenslijn worden voor industriële bedrijven zoals BASF in Ludwigshafen. De aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten verloopt in normale omstandigheden voor 40 procent via het water. "Voor die fabrieken is de Rijn zeer belangrijk", zegt Naenen.

Voor Katoen Natie zelf blijven de gevolgen beperkt, omdat de groep zeer gediversifieerd is, zegt hij. Bij vroegere periodes van laagwater heeft BASF de productie van sommige producten wel al moeten onderbreken. Maar na de lange droogte van 2018 is het bedrijf beter voorbereid. Er zijn voorraden aangelegd, er worden meer schepen met een geringe diepgang ingezet en waar mogelijk wordt meer gebruikgemaakt van weg- en spoorvervoer. Dat alles heeft natuurlijk wel een kostprijs. In 2018 moest BASF door het laagwater een winstderving van 250 miljoen euro incasseren.

Doordat het water in de rivier nu opnieuw tot recordlaagtes zakt, neemt de vraag naar structurele oplossingen toe. "Niet alleen staat het water historisch laag, ook de duur van de droogteperiode baart zorgen", zegt Sys. "De vraag is hoe het transportsysteem klimaatbestendiger gemaakt kan worden." Mogelijke maatregelen zijn een beter onderhoud van de vaargeul of verdere uitdieping van de rivierbodem. Bij rivieren die met sluizen zijn uitgerust, kunnen reservoirs aangelegd worden om de waterstand op peil te houden. "Het probleem is complex, er moet met veel zaken rekening gehouden worden. Denk ook aan de waterhuishouding en het toerisme. Daarom moet er een allesomvattende aanpak komen, liefst gecoördineerd op Europees niveau."

Laagwaterschepen

In de nasleep van de droogte in 2018 publiceerde de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een rapport over de klimaatuitdagingen, onder de titel Act Now. Een van de aanbevelingen werd dit jaar gerealiseerd: een digitaal platform met langetermijnvooruitzichten over de waterstanden. Dat maakt het voor bedrijven makkelijker om zich voor te bereiden. Ook met de ontwikkeling van binnenvaartschepen met een beperkte diepgang is vaart gemaakt. Onder meer BASF werkt daarvoor samen met verschillende rederijen. In 2023 werd een eerste laagwaterschip in gebruik genomen.

Doemdenken over de toekomst van de binnenvaart is volgens Sys niet aan de orde. "Dat de binnenvaart door het klimaat in de problemen zou komen, is een cliché waar we niet aan mogen toegeven. Er zijn oplossingen." Ze wijst erop dat de Europese Unie de binnenvaart juist stimuleert als klimaatvriendelijk alternatief voor wegvervoer. Dat beleid werpt vruchten af, schreef Sys maandag op LinkedIn. "De voorbije jaren hebben heel wat verladers (*de opdrachtgevers voor het transport, red.*) de stap gezet naar binnenvaart en spoor. Vaak was dat geen eenvoudige keuze, maar wel een duurzame en toekomstgerichte. Tijdelijke operationele uitdagingen mogen geen aanleiding zijn om die keuzes terug te draaien. Want een *reverse modal shift*, waarbij goederen opnieuw massaal voor de weg kiezen, helpt niemand vooruit."

Ze oppert dat bedrijven en verladers zich kunnen voorbereiden op droogteperiodes, "zoals je je ook voorbereidt op de vakantieperiode van de bakker". Dat kan met een beter voorraadbeheer of door vooraf alternatieve vervoersmodi te plannen.

Ruben MooijmanPascal Dendooven