



De weg, het spoor of onder de grond: welke alternatieven hebben Antwerpse bedrijven als de Rijn droogvalt?

De Rijn staat ongezien droog, en dat heeft zware gevolgen voor de miljoenen tonnen goederen die via de rivier tussen Antwerpen en Duitsland vervoerd worden. Welke alternatieven hebben bedrijven voor de binnenvaart?

De waterverbinding tussen de Antwerpse haven en Duitsland is essentieel voor onze economie. Vorig jaar vervoerden binnenschepen 17,2 miljoen ton aan goederen tussen beide regio's. Richting Antwerpen gaat het vooral om containers, richting Duitsland zijn het in de eerste plaats aardolie en aardolieproducten.

Ruim driekwart van het binnenvaarttransport (13,3 miljoen ton) gaat over de Rijn. Maar die 'slagader voor de economie' staat met de dag droger. Eerder deze week werd bij Kaub, het meest ondiepe punt van de Midden-Rijn, een record gebroken: woensdag bedroeg de pegelstand, dat is het waterpeil gemeten vanop een vast nulpunt, nog amper 11 centimeter. Vrijdagavond zakte de pegel zelfs naar 6 centimeter.

Havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges wijst er wel op dat meer dan de helft van de goederen van en naar Duitsland sowieso niet voorbij Kaub moeten. "54 procent zit op de Beneden-Rijn (tot in Keulen), 39 procent gaat van en naar de Midden-Rijn." Kaub ligt ongeveer halverwege die Midden-Rijn.

Dat wil niet zeggen dat de Antwerpse haven de gevolgen van de lage waterstand niet merkt. "In juli lagen de binnenvaartvolumes in onze haven ongeveer 9 procent lager dan in juni", klinkt het bij het havenbedrijf. "Wat we nu al kunnen zien van augustus wijst op volumes die nog eens 10 procent lager zijn dan in juli. De daling zien we minder op nabijgelegen vaarwegen zoals het Albertkanaal en richting Rotterdam."

Volgens transporteconoom Christa Sys (UAntwerpen) hebben de meeste grote bedrijven de voorbije jaren geleerd om zich voor te bereiden op de jaarlijkse droogteperiode op de Rijn, al is die deze zomer extremer dan anders. "BASF heeft tijdelijk meer voorraden aangelegd om de lage waterniveaus te overbruggen, om in september terug over te kunnen schakelen op normale activiteiten."

BASF is zeker niet het enige bedrijf dat lessen heeft getrokken uit de voorbije jaren. Maar aangezien deze zomer alle records worden gebroken, zullen ook de best voorbereide bedrijven nu op zoek moeten naar alternatieven.

De weg: flexibel, maar geen volwaardige oplossing

De meest voor de hand liggende oplossing om binnenvaartschepen te gaan vervangen, is om over te schakelen op vrachtwagens. Op zich is dat de meest flexibele oplossing, en heel wat Duitse deelstaten proberen die overschakeling te faciliteren door het uitzonderlijk toe te staan dat vrachtwagens op zondag rijden. Maar Sys wijst erop dat dat niet erg veel extra vervoerscapaciteit oplevert. "Chauffeurs moeten nog steeds hun rusttijden respecteren, dus die verschuiven nu naar andere delen van de week."

Dat punt maakte ook de Belgische transportfederatie Febetra, die al in juli voelde dat het deze zomer extra druk is bij de wegvervoerders. Om de miljoenen tonnen goederen te vervoeren die normaal over het water komen, zijn er bovendien gewoonweg niet genoeg vrachtwagens of chauffeurs. "De binnenvaart vervoert ook heel grote ondeelbare stukken die niet op een vrachtwagen passen", voegt Sys toe.

Naast de praktische obstakels is de verschuiving van het water naar de weg, met meer uitstoot en verkeersdruk, er ook gewoon een die niemand wil, zegt Sys. "Zo'n 'reverse modal shift' wordt nu wel gevreesd en dat zou grote zonde zijn."

Het spoor: duurzaam maar stug

Een meer duurzaam alternatief voor het water is het spoor. Samen met de binnenvaart zijn goederentreinen de oplossing om meer vrachtwagens van de baan te halen, maar die omschakeling verloopt traag: de kostprijs van spoorvervoer is een obstakel voor bedrijven. Daarnaast kampt het Duitse spoornetwerk al jarenlang met aanslepende onderhoudswerken.

Het spoorvervoer is stug, zegt Sys. "Vervoerders reserveren hun rijpad meestal een jaar op voorhand. Het is maar de vraag of daar veel flexibiliteit in kan bestaan. Bovendien moet je dat transport coördineren over de landsgrenzen heen, dat is ook niet evident."

Dat die coördinatie niet vlot verloopt, bewijst het dossier van de IJzeren Rijn. Al dertig jaar probeert Vlaanderen die historische treinverbinding via Nederland richting het Ruhrgebied nieuw leven in te blazen, maar zonder resultaat. Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA) deed vorig jaar een poging om de gesprekken opnieuw op te starten, maar sindsdien is het weer muisstil.

Pijpleidingen: ruggengraat van de chemie, geen alternatief voor de binnenvaart

Voor de chemiesector zijn ondergrondse pijpleidingen hét transportmiddel bij uitstek. Maar de weggevalen binnenvaart verplaatsen naar het huidige leidingennetwerk, is volgens de chemiekoepel essenscia eigenlijk niet mogelijk.

"Pijpleidingen zijn geen concurrent van de binnenvaart, ze zijn complementair", zegt Gert Verreth, woordvoerder van essenscia. "De chemie-industrie heeft vooral een sterke combinatie nodig van pijpleidingen, binnenvaart en spoor. Met pijpleidingen als de ruggengraat voor het transport van grote en continue volumes en binnenvaart, spoor en in laatste instantie wegtransport voor de overige logistiek."

De Antwerpse haven heeft al een uitgebreid netwerk aan pijpleidingen liggen, maar een bijkomende verbinding met Duitsland is volgens de sector nodig om de industrie tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Al ruim tien jaar wordt gewerkt aan plannen voor een nieuw pijpleidingentracé: recent besliste de Vlaamse regering om in dat dossier een volgende stap te zetten. Maar het zal nog lang duren voor er effectief leidingen de grond in gaan en in eerste instantie zouden die bedoeld zijn voor het vervoer van waterstof en afgevangen CO₂. Voor de producten die momenteel via binnenvaart vervoerd worden, zoals oliederivaten, is een nieuwe leidingenstraat voorlopig dus geen alternatief.

Toch over het water: welke investeringen zijn nog mogelijk?

De binnenvaartsector zelf zegt dat meer structurele investeringen in onze waterwegen ook al veel zouden oplossen. "Een optie is om ondergrondse reservoirs aan te leggen bij de bouw of renovatie van een sluis", zegt Sys. "Wanneer een schip langs die sluis passeert, zou er zo minder water verloren gaan. Maar bij werken aan sluizen lijken we de droogteproblemen wat te vergeten."

In Duitsland vragen binnenschippers de overheid om mee te investeren in een nieuwe generatie ultralichte binnenvaartschepen, die minder diep in het water liggen en dus bij lagere waterstanden kunnen blijven varen. Maar ook hier is de limiet eigenlijk bereikt, zegt Ronald Somers van rederij Somtrans in Wijnegem. Somtrans investeerde in 2021 al in twee ultralichte binnenschepen. "Sindsdien hebben veel van onze concurrenten dat ook gedaan. Onze laagwaterschepen konden tot voor kort nog iets meer meenemen, maar dit is het droogste jaar dat we ooit gekend hebben en op een gegeven moment stopt het gewoon."

Somers wijst er wel op dat de problemen echt wel op de Rijn zitten. Daar zit in normale omstandigheden slechts 15 procent van onze omzet. Wij varen meer in het gebied tussen Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, met zeer grote schepen. En daar is nog geen probleem."

Jonas Van Boxel