Ook in de Waal, de grootste afwatering van de Rijn in Nederland, staat het water veel lager dan normaal. FOTO: FLIP FRANSSEN/HOLLANDSE HOOGTE

VERVOER

Vervoer per schip naar Duitsland stokt door extreem laag waterpeil in Rijn

- **Tussen Koblenz en Bazel ligt binnenvaart praktisch stil**
- Tot eind oktober wordt de situatie op de Rijn niet beter
- Vervangend vervoer lijdt onder gebrek aan chauffeurs

Pieter Lalkens
Rotterdam

Het goederenvervoer per schip tussen Nederland en Duitsland dreigt door de extreem lage en nog dalende waterstand op de Rijn verder stil te komen liggen. Dat heeft grote gevolgen voor bedrijven. Zo moet het Duitse chemieconcern Basf de productie in zijn fabriek in Ludwigshafen verlagen door problemen in de aanvoer van grondstoffen.

Volgens een woordvoerder van Basf kan Ludwigshafen bij de huidige waterstand 'nog maar door enkele schepen' worden bereikt. Alternatief vervoer per vrachtauto en trein biedt slechts gedeeltelijk compensatie. Basf heeft een grote productielocatie in Ludwigshafen. Van de vervoersstromen van en naar de fabriek gaat 40% per binnenvaart.

Maira van Helvoirt van het CBRB, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, bevestigt dat er na Koblenz stroomopwaarts grote problemen zijn. 'Op dat stuk in de richting van Bazel ligt de binnenvaart praktisch stil.' Van Helvoirt was afgelopen week op een bijeenkomst ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim, het verdrag dat de vrije doorgang op de Rijn regelt. De historisch lage waterstand was hét gespreksonderwerp.

'Het is dramatisch', zegt Marco Speksnijder, die voor het bevrachtingsbedrijf Contargo in Ludwigshafen is gestationeerd. Hij regelt veel vervoer voor Duitse ondernemingen. 'En tot eind oktober wordt het niet beter.'

Om voor zijn Duitse opdrachtgevers containers in Rotterdam te krijgen, probeert Speksnijder deze zoveel mogelijk per vrachtauto naar Emmerich te vervoeren, om deze vervolgens op een binnenvaartschip over te laten laden.

Speksnijder merkt dat bedrijven in Duitsland, waaronder Daimler, 'er alles voor overhebben om producten op de plek van bestemming te krijgen'. Voor het transport gelden hoge laagwatertoeslagen. 'Het vervoer van een container van 40 voet kost normaal rond de €350, maar daar komt nu €750 bij.'

Door de lage waterstand kunnen binnenvaartschepen nog maar voor een kwart van hun capaciteit of soms zelfs minder worden beladen. 'Het laagwaterrecord uit 2003 is al gebroken en de komende dagen daalt het peil verder', zegt operationeel manager Richard Ronteltap van Contargo.

De problemen zijn van steeds grotere invloed op de logistieke stromen. De Rijn is voor het goederenverkeer tussen de beide landen namelijk een levensader. Het is een hoofdverbinding tussen de Rotterdamse en Amsterdamse havens en hun Duitse achterland en vice versa.

Volgens cijfers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart werd er vorig jaar circa 186 miljoen ton aan goederen vervoerd over de Rijn. Het is daarmee de belangrijkste rivier van Noordwest-Europa. De goederenstroom over de Rijn is ongeveer een derde van de goederen die vorig jaar in de Rotterdamse en Amsterdamse haven samen werden overgeslagen.

Binnenvaartschepen brengen niet alleen containers naar en van Duitsland, maar ook kolen, erts, zand en grind en vele soorten chemicaliën en brandstoffen. Onlangs werd al gewaarschuwd voor tekorten aan bouwmaterialen. De grootste goederenstroom vanuit Duitsland naar Nederland over de Rijn betreft zand, stenen, grind en bouwmaterialen.

Volgens operationeel manager Ronteltap komen de containerschepen van Contargo niet meer verder dan Neuss, bij Düsseldorf. 'Daarna is voor ons nauwelijks nog iets mogelijk.' Hij spreekt van 'een serieus logistiek probleem'.

In normale tijden vervoeren de veertig schepen die Contargo heeft varen wekelijks 50.000 containers richting Duitsland. Ronteltap: 'Daarvan moeten er 15.000 tot 20.000 naar Duisburg. Dat lukt nog wel, hoewel ze ook veel minder beladen kunnen worden. Maar voor de rest moet ik voor mijn opdrachtgevers, de verladers, alternatieven vinden.'

De operationeel manager probeert uit alle macht vrachtauto's en treinen te regelen. Probleem is dat er voor de extreem lage waterstanden al een tekort aan chauffeurs was. Daar komt bij dat het regelen van goederentreinen tijd kost. 'Op een gegeven moment ben je uitgetoverd', aldus Ronteltap.

Ook de tankvaart kan veel minder producten vervoeren dan normaal. Serge Wagenaar, manager van Universe Shipping, spreekt van een 'bijzonder problematische situatie'. Iedereen in de sector hoopt op veel regen in Duitsland en Zwitserland. 'Elke ochtend begin ik met een regendans', zegt Wagenaar.

Universe Shipping heeft vijftien schepen varen op de Rijn. Na Neuss, bij Düsseldorf, kunnen de schepen alleen verder als ze heel licht zijn beladen. Wagenaar: 'Maar ook in Nederland ontstaan er steeds meer problemen.'

Voor het vervoer van een container van 40 voet geldt een laagwatertoeslag van € 750

Levensader

De Rijn is, wat de hoeveelheid getransporteerde goederen betreft, volgens de Centrale Commissie voor de Rijnvaart 'verreweg het belangrijkste Europese stroomgebied'. Het meeste vervoer vindt plaats op de Benedenrijn, het rivierdeel tussen Bonn en Rotterdam. Het aandeel fossiele producten is groot: 45%. Deze bestaan uit kolen, ertsen en aardolieproducten. Die komen veelal uit de Rotterdamse haven, de grootste locatie voor de op- en overslag van ruwe olie en olieproducten van Europa én de grootste Europese overslaghaven van kolen. Van de kolen en ertsen gaat 80% naar Duitsland, voor gebruik in de staalindustrie en energiecentrales. Rotterdam wordt daarom weleens de belangrijkste haven van Duitsland genoemd. Containervervoer maakt 12% uit en is in de afgelopen drie jaar toegenomen.