

# LAAGWATER EN DE GEVOLGEN VOOR DE RIJNVAART

Ref: CC/CP (19)08



**Bonn, 26 november 2019** – De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 26 november jongstleden een [workshop georganiseerd over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart](#). De workshop vond plaats bij het BMVI in Bonn, het Duitse Ministerie voor Transport en Digitale Infrastructuur.

Negen sprekers en elf panelleden hebben tijdens de workshop de laagwaterproblematiek van verschillende kanten belicht. Samen met de circa 150 deelnemers gingen zij in op de uitdagingen die dit voor de Rijnvaart met zich meebrengt. Het doel van de workshop was om te kijken hoe de binnenvaart beter om zou kunnen gaan met laagwatersituaties en om een discussie op gang te brengen over aanpassingsstrategieën. Talrijke hooggeplaatste vertegenwoordigers van industrie, overheden, riviercommissies, universiteiten en onderzoeksinstituten uit zes Europese landen hebben actief input geleverd. De workshop werd tot stand gebracht met steun van de Europese Commissie. Dankzij de uiteenlopende achtergrond van de deelnemers kon de laagwaterproblematiek vanuit verschillende invalshoeken worden benaderd. Dit bood een uitstekend vertrekpunt om van de belangrijkste binnenvaartspelers te horen hoe zij deze problematiek zien.

De deelnemers werden welkom geheten door mevrouw Barbara Schäfer van het BMVI, die iedereen ook namens de voorzitter van de CCR, de heer Achim Wehrmann, begroette. In haar inleidende woorden herinnerde zij aan de tweede helft van 2018, toen talrijke vrachtschepen en hotelschepen bepaalde delen van de Rijn niet konden bevaren of slechts met zeer geringe belading. Dit leidde tot een sterke daling in het vrachtvervoer en aanzienlijke verliezen, die in de gehele Duitse economie merkbaar waren. De situatie had ernstige consequenties voor de logistieke ketens, vooral voor het vervoer van grondstoffen (ijzererts, steenkolen) en van chemische en petrochemische eindproducten. Ook het containervervoer kreeg het zwaar te verduren. Naar aanleiding van de laagwatersituatie in 2018 heeft het Duitse ministerie een actieplan opgesteld, "[Low water on the Rhine](#)". Dit actieplan heeft verschillende doelstellingen, waaronder: betere voorspellingen van de waterdiepte, verstrekking van gegevens over de vaarwegdiepte, snellere maatregelen voor de verbetering van de infrastructuur en een intensivering van de sociale dialoog.

In een keynote-speech heeft de heer Michael Heinz, commissaris bij de CCR en hoofd van de afdeling milieu, techniek en watertoerisme van het directoraat-generaal voor waterwegen en scheepvaart van het Duitse ministerie, een benadering voorgesteld waarbij alle aspecten van het binnenvaartstelsel geanalyseerd worden. Hij heeft gewezen op het feit dat de Rijn, wereldwijd gezien, qua watervoering eigenlijk vrij evenwichtig is. Men moet de Rijn dus niet in diskrediet brengen. De Rijn zou eerder met respect, op een slimme manier, en ten bate van de hele samenleving moeten worden gebruikt en ontwikkeld. De Rijn heeft in feite geen capaciteitsproblemen, maar er zijn wel uitdagingen als het gaat om het gebruik van deze rivier voor scheepvaart. In de afgelopen decennia is de Rijnvloot aanzienlijk veranderd en er worden tegenwoordig andere eisen aan het vervoer gesteld. Zowel de omvang als de diepgang van de schepen is sterk toegenomen. De hele logistieke keten, van industrie tot aan vrachters, is daardoor veel gevoeliger geworden voor laagwaterperioden. Er worden hogere eisen aan de betrouwbaarheid van het vervoer door de binnenvaart gesteld en de binnenvaart moet beter in de industriële logistieke keten worden geïntegreerd. Dit vormt een grote uitdaging voor de binnenvaart.

Jörg Uwe Belz, onderzoeker bij het federale instituut voor hydrologie in Koblenz en vertegenwoordiger van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnbekken (CHR), legde in zijn presentatie de nadruk op de laagwatersituatie in Europa in 2018. De Rijn is een rivier met een dynamische waterafvoer. Een laagwaterperiode zoals die in 2018 is niet uniek en is iets waar men in de toekomst rekening mee zou moeten houden. In de afgelopen tweehonderd jaar zijn er vijftien jaren aan te wijzen waarin de Rijn gedurende een vergelijkbaar aantal dagen met laagwater te kampen had. Als men uitgaat van de eisen die nu aan de infrastructuur gesteld worden, zouden ook deze laagwaterperioden een ernstige belemmering voor de scheepvaart hebben gevormd. Er waren zelfs vijf perioden waar het laagwater nog ernstiger was. Het is wel zo dat deze vijftien jaren met laagwater allemaal voor 1972 lagen.

Norbert Kriedel, verantwoordelijke voor de marktobservatie en statistieken bij de CCR, heeft uitgelegd wat de macro-economische gevolgen zijn van het laagwater op de Rijn. Hij ging daarbij

## DE CCR IN HET KORT

*De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.*

in op de negatieve consequenties voor de Duitse industriële productie. Philip Tomaskowicz, directeur scheepvaartvervoer bij Rhenus PartnerShip, zette uiteen wat de economische gevolgen zijn van laagwater vanuit het perspectief van een belangrijke binnenvaartonderneming. Hij beschreef de problemen die in een dergelijke situatie opgelost moeten worden.

Wytze de Boer, senior projectmanager voor schepen, transport en scheepvaart bij MARIN, legde uit hoe de schepen in de toekomst aangepast zouden kunnen worden om ook bij zeer lage waterstanden nog te kunnen blijven varen. Er lopen verschillende projecten en studies waarin mogelijke aanpassingen centraal staan. Schepen kunnen geoptimaliseerd worden om bijvoorbeeld bij laag water of juist in diep water beter te kunnen varen. Uiteindelijk is het echter aan de scheepvaartondernemingen om te beslissen in welk optimalisatiescenario zij willen investeren.

Cok Vinke, managing director van Contargo Waterway Logistics BV, vertelde over de vloot van deze onderneming en welke schepen tijdens het laagwater in 2018 goed ingezet konden worden. Op grond van de inzichten die werden opgedaan in eerdere periodes met laagwater, heeft Contargo besloten de achtersteven van de schepen te wijzigen, zodat de druk op de schroef hoger wordt en de schepen beter in staat zijn om bij laag water te varen. Hij wees echter ook op de grenzen van een dergelijke aanpassing, omdat dit soort oplossingen een ervaren bemanning vooropstellen. Binnenvaartschepen zouden naar zijn mening afgestemd moeten zijn op alle situaties, omdat de schepen alleen als zij veelzijdig zijn, economisch rendabel ingezet kunnen worden.



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)



Los hiervan is een goed opgeleide bemanning van cruciaal belang.

Michael Schreuder, senior advisor binnenvaart bij Rijkswaterstaat, ging in op de informatie die de binnenvaart nodig heeft. Hij maakte daarbij een onderscheid tussen strategische informatie voor de lange termijn en operationele informatie op korte termijn. Voor deze laatste categorie zijn goede gegevens nodig over de geografische kenmerken van het vaargebied, real time waterstanden en prognoses voor de waterstanden op korte termijn (drie tot zes dagen). Met behulp van deze gegevens kan een uitspraak worden gedaan over de verkeersstromen en kan de geschatte aankomsttijd van het schip worden berekend (ETA- estimated time of arrival). Hij schetste de beperkingen van de vandaag de dag beschikbare digitale tools. Er is een gebrek aan real time data. Omdat de rivierbodembodem dynamisch is, zijn langetermijn-voorspellingen van de waterstanden niet eenvoudig. Hij schetste een beeld van een aantal nieuwe ontwikkelingen, zoals betere voorspellingen van de waterstanden in het kader van het Europese IMPREX-project, betere dieptegegevens in de ENC's (electronic navigational charts) en corridormanagementbenaderingen zoals RIS-COMEX.

De eerste paneldiscussie over de aanpassing van schepen en waterwegen werd ingeleid door Joachim Schürings, directeur transport en logistiek bij thyssenkrupp Steel Europe AG. Hij legde uit wat de gevolgen waren van het laagwater in 2018 voor de activiteiten van thyssenkrupp. Naar zijn mening moet gedacht worden aan een maatregelenpakket, dat dan echter snel geïmplementeerd moet worden, om de negatieve gevolgen van laagwater in de toekomst beter op te kunnen vangen. Vervolgens gingen de panelleden in op mogelijke maatregelen. Genoemd werden technische maatregelen om de diepgang van de binnenvaartschepen te reduceren, diversificatie van de vloot, onderhoud van de infrastructuur, grotere vaarwegcapaciteit en uitbreiding van de overslagcapaciteiten in havens. Verschillende kerens onderstreepten de panelleden de behoefte aan een sterkere dialoog tussen industrie, logistiek, beleidsmakers en milieuorganisaties. Deze sterkere

dialoog was trouwens uitgerekend een van redenen om deze workshop te organiseren. Het werd van groot belang geacht dat deze spelers hun ideeën en visies voor de toekomst naar voren kunnen brengen. Er moet gezorgd worden voor een goed evenwicht tussen infrastructuur en vlootontwikkeling aan de ene kant, en het behoud van de biodiversiteit en waterbescherming aan de andere kant.

Als kick-off voor de tweede paneldiscussie over de aanpassing van de logistieke concepten aan laagwaterperioden, sprak Benoît Blank, directeur Bulk Operations Europe bij BASF over het belang van de Rijn voor het aanvoeren van grondstoffen per schip naar de haven van BASF in Ludwigshafen. Tijdens het laagwater in de tweede helft van 2018 waren de logistieke stromen en aanvoer naar de productiesite ernstig belemmerd. Met het oog op de toekomst en eventuele nieuwe laagwaterperioden wil BASF daarom de logistieke ketens en voorraadsconcepten aan gaan passen. Binnen het hele scala aan mogelijke oplossingen, noemden verschillende panelleden ook de digitalisering. Door digitalisering zou de toeleveringsketen geoptimaliseerd kunnen worden. Er moet ook gedacht worden aan betere voorspellingen van de waterstanden van de Rijn op lange termijn. Om de logistieke ketens aan te passen aan laagwatersituaties, moet men kunnen anticiperen. De beschikbaarheid van alternatieve modale oplossingen en een betere samenwerking met andere vervoersdragers, met name de spoorwegen, is ook zeer belangrijk om de toevoer van onontbeerlijke grondstoffen zeker te kunnen stellen en om extra vervoersvolume te hebben als er niet voldoende schepen ingezet kunnen worden. Dit vereist echter een soepele shift naar andere vervoersmodi bij de laadterminals. Ook automatisering van de schepen en watermanagement werden tijdens deze tweede discussieronde als mogelijke maatregelen genoemd. Er werd gewezen op de kwetsbaarheid van het vervoer van containers die echter, vergeleken met het vervoer van droge of vloeibare bulk, gemakkelijker per spoor of weg vervoerd kunnen worden.

In zijn afrondende woorden heeft de voorzitter, Ivo ten Broeke van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de nadruk gelegd op het feit dat er geen "one size fits all"-oplossingen zijn

als het gaat om de uitdagingen van laagwater voor de binnenvaart. Er zullen snel verschillende maatregelen getroffen moeten worden, zoals een aanpassing van de vloot, infrastructuur, logistieke en voorraadconcepten. Ook de implementatie van digitale tools moet snel van stapel lopen, zodat de binnenvaart een betrouwbare vervoersdrager kan blijven. Een continue modale shift naar andere vervoersdragers moet vermeden worden. Welke maatregelen nodig zijn, is bekend. Nu is de tijd gekomen om werk te maken van de implementatie. Alle belangrijke spelers in de binnenvaart zijn het erover eens dat hiervoor financiële middelen en financieringsoplossingen gecreëerd moeten worden.

Naar aanleiding van deze belangrijke workshop zal het CCR-secretariaat in nauwe samenwerking met de deelnemers aan de workshop en de belangrijkste binnenvaartstakeholders een rapport opstellen over de uitdagingen en de maatregelen die beschikbaar zijn om de binnenvaart ook bij laagwater veerkrachtiger te maken. De Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit heeft al aangekondigd dat de [prognoses voor de waterstanden voor bepaalde peilschalen langs de Rijn inmiddels zijn uitgebreid van vier tot tien dagen](#).

De presentaties en foto's van de workshop zijn te vinden op de volgende website: <https://www.ccr-zkr.org/1302015-nl.html>



**CCR**

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F| 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)