

# Extreme waterstanden

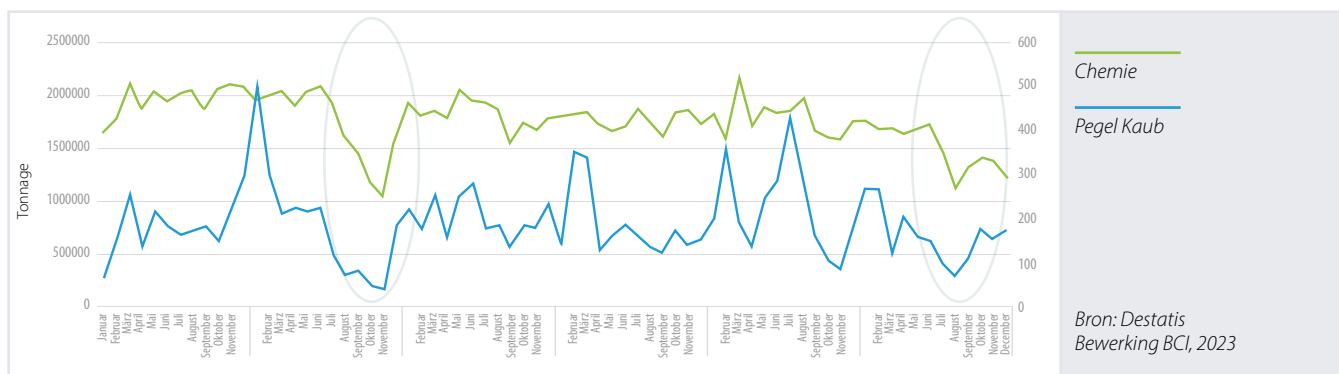
## Impact van laag water in de chemiesector

Klik hier voor de volledige rapportage

De bevaarbaarheid van rivieren is van groot belang voor de aan- en afvoer van goederen in Nederland en Europa. Door het vaker en langduriger optreden van verschillende (extreme) waterstanden staat de bevaarbaarheid steeds meer onder druk en neemt ook betrouwbaarheid van de binnenvaart af. Dit vraagt om complexe oplossingen waarbij de gehele keten nodig is.

In eerder onderzoek is reeds ingegaan op de impact die extreme waterstanden hebben op de binnenvaart en daaraan verbonden supply chains. In vervolg daarop is een rondetafel georganiseerd met diverse betrokkenen uit de binnenvaart en specifiek de chemiesector. Met deze partijen is doorgesproken over de impact van laagwater, de oplossingen die voorhanden zijn en mogelijke (innovatieve) ontwikkelingen om negatieve impact van laagwater zo veel mogelijk te voorkomen.

### Impact van laag water in de chemiesector



De impact van extreme waterstanden heeft effect op de gehele keten. Het is met name problematisch voor producerende en verladende bedrijven. Vanwege de aard van de producten, is het lastig om van andere modaliteiten gebruik te maken dan van binnenvaart. Ook moet een modaliteit als spoor ver van tevoren worden gepland. Dit maakt dat het lastig is om snel te schakelen bij periodes van laag water. Er zijn binnen de chemie wel diverse stappen gezet om de impact van toekomstige extreme waterstanden te mitigeren.

### Anticiperen

Zo is er geïnvesteerd in de bouw van laagwaterschepen. Deze schepen kunnen door een aangepaste romp en aandrijving langer doorvaren en meer lading meenemen dan reguliere schepen. Ook zetten verladings erop in om voorraden te maximaliseren in de zomerperiode. Dit leidt tot hogere (voorraad-) kosten, maar deze worden geaccepteerd.

# Resultaten, conclusies en aanbevelingen

## Risico spreiden

Daarnaast gaan verladers ruimere contracten aan met binnenvaart operators om zo gegarandeerd capaciteit te hebben in tijden van extreme waterstanden. Hiermee wordt voor de eigen keten het risico verminderd. Het nadeel hiervan is dat de afgesproken capaciteit lang niet altijd nodig is en benut wordt. De totale capaciteit van de binnenvaartvloot blijft zodoende deels onbenut. Dit is zonde in tijden van extra krapte.

## Nut laagwatervoorspellingen

In de sector wordt veel gebruik gemaakt van korte termijn voorspellingen van het waterpeil. Veel bedrijven plannen een paar dagen vooruit welke volumes op welke routes vervoerd moeten worden. Op basis van de voorspelde waterdieptes kan dan geschakeld worden om de te vervoeren volumes in te plannen. Voorspellingen voor de langere termijn (o.a. de 14 daagse voorspellingen uit Duitsland) worden niet gebruikt. Die bevatten een te grote bandbreedte (vooral bij situaties van extreem hoog en laagwater), om effectief benut te kunnen worden. Ook naar de toekomst toe is het niet realistisch te verwachten dat deze bandbreedte fors versmald kan worden (het komt neer op centimeters in de tankvaart).

Aangegeven wordt dat met name de voorspellingen van 3-4 dagen al goed betrouwbaar zijn en dat het waardevol zou zijn als de voorspellingen tot 7 dagen nog verbeterd worden. Vooral vervoerders kunnen zo eerder en beter inspelen op de vraag naar vervoer en het optimaal inplannen van de beschikbare vloot.

## Toekomst: nauwere ketensamenwerking

Tijdens de rondetafel is benoemd dat nauwere samenwerking en data-uitwisseling tussen vervoerder en verlader om vroegtijdig te anticiperen op laagwater nog beperkt is. Investerings op dit vlak komen nog niet voldoende van de grond, ook omdat urgentie eigenlijk nog onvoldoende gevoeld wordt in de markt. Een ontwikkeling die wel zichtbaar is, is het claimen van capaciteit zodat een verlader kan beschikken over gegarandeerde capaciteit. Dit vermindert risico's maar is in de markt als geheel suboptimaal. De gegarandeerde capaciteit is immers niet altijd nodig waardoor schepen onnodig stil blijven liggen. Als er meer afstemming zou zijn over ketens heen kan er veel optimaler gebruik gemaakt worden van de beschikbare capaciteit. Dit is echter een stap waar verladers waarschijnlijk zelf beperkt het initiatief voor zullen nemen.



Stolt Ludwigshafen kan ook bij extreem laag water prima uit de voeten. Foto: <https://www.basf.com/global/en>

## Conclusies

- Impact van laagwater is groot in de chemiesector. Maar omdat alternatieve modaliteiten weinig mogelijkheden bieden voor deze sector zijn inmiddels diverse oplossingen gevonden om de leverbetrouwbaarheid hoog genoeg te houden, onder andere door inzet van laagwaterschepen.
- Deze oplossingen zijn in andere segmenten minder voorhanden, waardoor daar een modal shift dreigt.
- Voorspellingen voor het waterpeil worden nu voor maximaal 3-4 dagen vooruit gebruikt. Er is de wens om verder vooruit te kijken tot 7 dagen om beter te plannen. Deze wens ligt eerder bij de vervoerder dan verlader.

## Aanbevelingen

- Brancheorganisaties, havenbedrijven en Topsector Logistiek kunnen gezamenlijk inzetten op het verbeteren van de ketensamenwerking en data-uitwisseling. Uit de rondetafel blijkt dat dit kan bijdragen aan het verminderen van de impact van laagwater maar dat dit nog slechts beperkt door individuele bedrijven wordt opgepakt.
- De chemiesector blijkt redelijk goed om te kunnen gaan met de gevolgen van laagwater, in andere sectoren ligt dat anders zo bleek tijdens de rondetafel. Inzoomen daarop kan bijdragen aan het identificeren van verder uit te werken oplossingen voor deze sectoren.