

Lage waterstand frustreert graanvervoer en drijft transportprijzen verder op

Het gebrek aan neerslag en de lage waterstand van Europese rivieren brengt het Europese transport van graan in gevaar. Sommige veevoederleveranciers hebben hierdoor de productie al teruggeschroefd of tijdelijke productiestops ingevoerd. Dat blijkt uit een rondvraag van de federatie van de Belgische Graanhandelaars, Fegra. De neerslag van de laatste dagen zorgt voor enige opluchting, maar nu lijkt er ook een tekort aan transportmateriaal te ontstaan.

🕒 22 AUGUSTUS 2022 – LAATST BIJGEWERKT OM 22 AUGUSTUS 2022 18:31

Lees meer over:

[voeder](#)

[graan](#)

[droogte](#)



Het is al een tijdje moeilijk om geschikte binnenvaartschepen te vinden. Ook de vrachtprijzen pieken op dit moment. “Veel binnenvaartschepen worden continu ingezet om bijvoorbeeld kolen naar de terug opgestarte kolencentrales in Duitsland te brengen en duwbakken zijn geherlocaliseerd naar het Zwarte Zeegebied om te helpen de Oekraïense granen over de grens te brengen”, vertelt Gisèle Fichet, secretaris van de federatie van de Belgische Graanhandelaars, Fegra.

Behalve een krapte aan beschikbare binnenvaartcapaciteit speelde de voorbije weken vooral een lage waterstand de sector parten. De waterstand op de Rijn was bijzonder problematisch, bleek uit een rondvraag van Fegra onder haar leden. Deze stond vorige week vrijdag bij het meetpunt Kaub op 33 centimeter waardoor het scheepvaartverkeer ernstig geremd werd. Door de lage waterstanden kan er nog maar een derde tot zelfs een vierde van de standaard capaciteit geladen worden. “Dit is een probleem voor graan en oliezaden dat via zeeschepen wordt aangevoerd, in binnenvaartschepen wordt overgeladen en via de Rijn zijn eindbestemming bereikt”, aldus Fichet.

Ook worden er via de Rijn grondstoffen aangevoerd bij de Vlaamse veevoederfabrikanten. Bijvoorbeeld gerst en koolzaadschroot uit Duitsland”, aldus Katrien D’hooghe, managing director van diervoederfederatie BFA (Belgian Feed Association).



Transportprijzen verveelvoudigd

Door deze samenloop van omstandigheden zijn de transportprijzen verveelvoudigd en komt lading soms niet toe op bestemming. “Hierdoor zijn de afnemers gedwongen om product langer te stockeren met als resultaat dat de silo’s vol blijven en nieuwe aanvoer hierdoor problematisch wordt. Sommige klanten hebben de productie al terugged Schroefd of hebben tijdelijke productiestops ingevoerd”, vervolgt Fegra.

D’hooghe van BFA vertelt dat er bij de Belgische veevoederproducenten nog geen sprake is van productiestops, maar dat de bedrijven wegens aanvoerproblemen wel moeten sleutelen aan de rantsoenen. “Veevoederbedrijven beschikken over een korf aan grondstoffen en verschillende combinaties leiden tot dezelfde nutritionele waarde van het voer.”

De regenval van de afgelopen dagen en de verwachtingen voor deze week hebben enige opluchting teweeggebracht bij de Vlaamse graanhandelaren. De verwachting is dat de waterstand bij Kaub, in Duitsland, al zou evolueren naar 147 cm. Fichet: “Dit is zeker nog geen normalisatie, maar in vergelijking met nu toch al een duidelijke verbetering.”

Ook op andere locaties is de capaciteit van de binnenvaart problematisch. “Binnenvaartschepen die naar Noord-Frankrijk of intern in België of Nederland varen, hebben minder last van ladingsbeperkingen. Die is voor sommige bestemmingen ongeveer tien procent minder”, aldus Fichet. Uit de rondvraag blijkt ook dat een verminderde diepgang van kanaal Gent-Terneuzen een grote invloed heeft op de operationele activiteiten van sommige bedrijven. Deze diepgang is verlaagd van 12,50 meter naar 12,35 meter. “De meeste grote (panamax type) bulkschepen kunnen dan de haven niet meer binnen vooraleer een deel van de lading eerst overgeladen wordt voor de sluis van Terneuzen. Hierdoor ontstaan wachttijden tot tien dagen, wat de kostprijs van de zeetransporten aanzienlijk verhoogd.”

“**Door de grote volumes is vervanging van binnenvaartcapaciteit door wegtransport niet echt een alternatief. Treinen kunnen een alternatief zijn, maar dit is natuurlijk niet op één dag geregeld**

Alternatieven over het spoor

Binnenvaart is een belangrijk transportmiddel voor bulkproducten, zoals graan en oliezaden, maar ook voor kolen, ijzererts en zand. “Door de grote volumes is vervanging van binnenvaartcapaciteit door wegtransport niet echt een alternatief. Er wordt wel bekeken om over eventueel te schakelen naar treinbeladingen, maar dit is natuurlijk niet op 1 dag geregeld”, besluit de Fichet.

Bron: Eigen berichtgeving

Beeld: Fegra

VILT vzw

Koning Albert II Laan 35
1000 Brussel
Belgium

Contact

T • 0473 59 41 39
M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>

screenreader.visit us on our twitter page: https://twitter.com/vilt_nieuws

screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>

screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

© 2024 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

Webdesign by Who Owns The Zebra