

# Provincie Utrecht wil eeuwen-oude waterinfrastructuur beter gaan benutten

Al decennia lang worstelen stedelijke gebieden met files op de weg, het antwoord vond men door het wegennet uit te breiden. Maar daarbij is structureel een alternatieve oplossing over het hoofd gezien. In de provincie Utrecht kent men die oplossing wel, transport over water is een prima kans om de groei van het wegverkeer terug te dringen. Stad en provincie Utrecht ontlenen niet voor niets hun identiteit aan waterwegen die door de eeuwen heen zijn aangelegd. De partners in de provincie hebben een simpele boodschap: watergebonden steden en regio's hoeven niet dicht te slibben zolang je het water daar gebruikt waarvoor het bedoeld is. Op het water is nog alle ruimte, en die kansen moet je benutten. Bovendien werkt vervoer over water positief uit op luchtkwaliteit en voor klimaatdoelen.

Foto Frank Ardesch



Arne Schaddelee

Partners in de provincie werken op dit moment aan een programmabureau dat zich richt op het stimuleren van goederenvervoer over water, lokaal, regionaal en interprovinciaal. "We vinden het als provincie Utrecht belangrijk het aandeel transport over water actief te vergroten", vertelt gedeputeerde Arne Schaddelee. "Er komt dit jaar een onafhankelijk programmabureau dat bedrijven praktisch advies geeft, bijvoorbeeld over regelgeving, vergunningen en ontheffingen. Ook stimuleert het programmabureau samenwerking tussen bedrijven, bijvoorbeeld in het bundelen van lading en worden bedrijven in contact gebracht met logistieke partijen in de water sector die het concrete transport kunnen verzorgen."

Het programmabureau is een vervolg op een in 2022 afgesloten intentieovereenkomst. Hierdoor is een coalitie ontstaan vanuit de behoefte om vervoer over water te stimuleren. Inmiddels is het een samenwerking van tien publieke en veertig private organisaties. Het motto voor de komende jaren: 'Varen waar het kan, rijden als het moet'. Frank Ardesch is de onafhankelijke aanjager van de coalitie. "Ik probeer zo veel mogelijk transport over water te realiseren. Nederland is gebouwd op water, als je dat water gebruikt waar het voor bedoeld is, op een duurzame emissieloze manier, dan los je een probleem op dat er helemaal niet hoeft te zijn. Zo simpel is het."

## Woningbouw en klimaatbeleid

De provincie Utrecht heeft een grote opgave, tot 2040 moeten 165.000 woningen bijgebouwd worden, en er moet ruimte gemaakt worden voor 110.000 banen. "Het gros van de woningbouw is binnenstedelijk. Dit zorgt voor extra mobiliteit op plekken waar daar weinig ruimte voor is. Ook wordt het goed borgen van gezond stedelijk leven

een ingewikkelde puzzel", zegt gedeputeerde Schaddelee. "Transport over water is voor deze uitdagingen niet de enige oplossing, maar het kan wel een substantiële bijdrage leveren. Die kans moeten we grijpen." Veel van de woningbouwlocaties de komende jaren liggen langs of nabij het water. Er is dus de mogelijkheid om aan- en afvoer van bouw- en sloopmaterialen per schip te doen. Bij gerealiseerde nieuwbouwwijken kan de aan- en afvoer van goederen over water geregeld worden.

Voor de provincie Utrecht is de grootste opgave de komende jaren de uitvoering van de klimaatafspraken. Schaddelee zegt: "Zet als samenwerkende overheden je tanden in het Regionaal Mobiliteitsplan waarin de uitvoering van de klimaatafspraken rond mobiliteit vorm krijgt. Het gaat om moeilijke en ingrijpende doelen: een enorme besparing van CO2 en die halen we niet als we doorgaan zoals nu. Kijkend naar het aandeel van goederenvervoer in de CO2-uitstoot is hier substantieel winst te halen. Door reductie van transport door bundeling, door inzet van emissieloze voeren vaartuigen en door meer transport over water."

## Binnensteden

Extra impulsen voor transport over water vind je in oude binnensteden, zoals Utrecht. In de historische binnenstad geldt een maximale aslast van 2 ton, vanwege de kwetsbare werven. Zo'n aslast overschrijft je al met een volgeladen elektrische bestelbus. Als je in de binnenstad zwaardere goederen wilt vervoeren, zoals bouw- en sloopmaterialen, is vervoer over water een praktisch maar ook commercieel interessant alternatief.

Behalve de aslastbeperking kent Utrecht vanaf 2025 een zero emissie-zone in de binnenstad. Ook dit speelt vervoer over water in de kaart. De gemeentelijke stroomboot – bekend als bierboot



credits: ILW Parkmanagement Lage Weide



Foto Frank Ardesch



– is al vele jaren actief op de Oudegracht met horeca- en afvaltransport. Recent hebben private partijen hier vervoer van bouw- en sloopmaterialen aan toegevoegd. Zo transporteert een elektrische duwboot een dekschuit met bouwmaterialen door de stadswateren.

### Netwerk van hubs

Die bierboot is een goed begin, vindt Ardesch. "De bier- en afvalboot is een mooi initiatief dat al meer dan twintig jaar perfect functioneert op een relatief kleine schaal" zegt hij. "Maar als je

nou groot gaat denken. Bouw een systeem van hubs van het lokale naar het regionale en het interregionale niveau. Maak die hubs voor water en weg. Dan creëer je een systeem van de binnenstad naar de randen van de stad. Als je dan ook steden aan elkaar koppelt, krijg je vanzelf ook verbindingen naar het achterland."

Peter de Bruijn staat aan de basis van het Metropolitan Hub System, een aanpak waarin de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht, maar ook allerlei watergebonden steden in deze

provincies, samenwerken in transport over water. "Wij bouwen een netwerk van regionale hubs, die we verbinden met emissievrije schepen. We leggen daarmee de verbinding tussen de binnenhavens en de lokale havens, denk aan Utrecht, Leiden, Delft, Zaandam en Alkmaar." Hij is er van overtuigd dat er winst te halen is door verder te kijken dan de verbindingen tussen de inlandterminals en zeehavens. "Wij willen steden met elkaar verbinden. Daarvoor moeten de inlandterminals en de vervoerders anders gaan werken. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een lijn Tiel, Utrecht, Flevoland. Dus



naast de lokale partijen die je naar het water moet helpen, zal je ook de barge-partijen en de terminals zover moeten krijgen dat ze een ander business-model hanteren, want ze zijn nu niet gericht op van-stad-naar-stad."

### Joint Corridors Off-Road

De provincie Utrecht participeert in het landelijke programma Joint Corridors Off-Road, ondersteund door de Topsector Logistiek. Het programma helpt verladers en vervoerders om meer gebruik te maken van binnenvaart, rail en short sea. Centraal staat vervoer van en naar zeehavens. Voor Utrecht is met name de verbinding met Rotterdam relevant.

De provincie werkt op het interprovinciale en landelijke schaalniveau samen met Rijkswaterstaat. Tjitse Luggens is van Rijkswaterstaat Midden-Nederland: "Wat ik doe is de nationale en internationale regelgeving en ontwikkelingen vertalen naar de programmering voor de toekomst van ons areaalgebied Midden-Nederland ten behoeve van de hoofdvaarwegen." Hij onderschrijft de modalschift ook om ons hoofdwegenet te ontlasten, maar ziet tegelijk hindernissen. Al die vrachtwagens rijden niet voor niets, dat is veelal een ingesleten gewoonte van ondernemers, meent hij. "Een uitdaging is het veranderen van gedrag. Er is volop ruimte op het water, maar ondernemers zitten in een keurslijf van gedrag en gewoontes. Om dat gedrag en ritme te doorbreken, is een bijzonder harde noot om te kraken."

### Maatschappelijke kosten

Terug naar het programmabureau dat bedrijven in de provincie Utrecht gaat helpen met de over-

stap van weg naar water. Daar valt dus veel te winnen, maar zo'n omslag komt niet vanzelf. De ingesleten neiging van bedrijven is al snel om te zeggen: het is te duur, het kost te veel tijd, en we weten niet hoe het werkt. Schaddelee vindt: "Die basale reactie moeten we wegnemen met hele praktische informatie."

Maatschappelijke kosten moeten in toenemende mate meegerekend worden in de business case. Het principe van de vervuiler betaalt ontbreekt vaak nog, maar zal de komende jaren steeds belangrijker worden. Vijf jaar geleden is de internationale Strategy on reduction of GHG-emissions from ships aangenomen. Daarin staat hoe de CO2-footprint wordt afgebouwd. In 2050 moet dat 50% minder zijn voor de scheepvaart en in 2100 moet de uitstoot nihil zijn. Luggens: "Dit jaar wordt die strategie aangescherpt, en het sentiment is dat de ontwikkelingen sneller gaan dan gedacht, en dus wil de branche versnellen, dat wil zeggen naar 0% in 2050." Rijkswaterstaat heeft de ambitie om al vanaf 2030 volledig klimaatneutraal te zijn en circulair te werken. De positieve ontwikkeling is dat de ambities van scheepvaart en Rijkswaterstaat dus dichterbij elkaar komen.

Als het wegvervoer massaal overschakelt op elektrische aandrijving, al dan niet met waterstof, en de binnenvaart blijft vasthouden aan diesel, dan is de milieuwinst van de modalschift nihil. Op het gebied van schepen moet dus ook iets gebeuren. Ardesch: "Elektrische schepen, dan wel waterstofscheepen, zijn volop in ontwikkeling. Ze zijn bijna op het niveau dat ze voor de markt interessant zijn. Het is qua kostprijs nog wel iets duurder, maar het krijgt massa. Dus het water is er en de boten

zijn er. Wat we nu nodig hebben zijn het systeem van hubs, overlappunten, en de voorzieningen voor die nieuwe boten, zoals waterstofpunten en laadstations voor accu's."

### Carrot and stick

Transport- en grondstoffenondernemer Theo Pouw vindt dat de overheid moet ingrijpen om emissieloos vervoer over water te stimuleren. Hij meent: "De overheid zou kunnen zeggen dat je in 2040 alleen nog maar zero emission het Amsterdam-Rijnkanaal door mag, dan dwing je de ondernemers over te stappen." Ardesch is het daar van harte mee eens: "Dat vind ik heel goed. Dat past bij de combinatie van maatregelen die ik aanhang. The carrot and the stick, belonen en straffen. Ik begrijp heel goed wat Theo Pouw zegt. Die rekent gewoon uit wat het met diesel kost, en wat met waterstof. Dan is zijn conclusie dat het niet kan. En daar heeft hij gelijk in, en dus heeft hij hulp nodig van de overheid."

Ardesch is tot slot duidelijk over de toekomst. "Overheid en marktpartijen moeten denken met een grotere horizon, naar een eindsysteem, zo'n twintig jaar vooruit. Dat eindbeeld en het vertrouwen dat dit ook echt vaststaat ontbreekt nog. Als je dat eindbeeld niet hebt, dan verlam je het systeem en gaan zelfs de koplopers onder de bedrijven afwachten. Dat is niet wat je wilt, we willen namelijk meer gaan varen." <<

[www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

