

902-2

Directie Noord-Brabant

Startnotitie

Wilhelminakanaal Tilburg

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

P 902 - 02

September 1997

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|----|
| SAMENVATTING | 1 |
| 1. INLEIDING | 7 |
| 1.1 Aanleiding voor het project | 7 |
| 1.2 M.e.r.-plicht | 8 |
| 1.3 Plaats van de startnotitie | 8 |
| 1.4 Inspraak | 9 |
| 1.5 Leeswijzer | 9 |
| 2. VOORGESCHIEDENIS | 11 |
| 3. PROBLEEMANALYSE | 15 |
| 3.1 Huidige situatie | 15 |
| 3.1.1 Karakteristiek van het Wilhelminakanaal | 15 |
| 3.1.2 Vervoer | 17 |
| 3.1.3 Scheepvaart | 19 |
| 3.2 Autonome ontwikkelingen | 20 |
| 3.2.1 Algemeen | 20 |
| 3.2.2 Vervoer | 21 |
| 3.2.3 Scheepvaart | 24 |
| 4. PROBLEEM- EN DOELSTELLING | 25 |
| 4.1 Probleemstelling | 25 |
| 4.2 Doelstelling | 25 |
| 5. DE ALTERNATIEVEN | 27 |
| 5.1 Selectieoverwegingen voor de alternatieven | 27 |
| 5.1.1 Profielkeuze | 27 |
| 5.1.2 Keuze tracé alternatieven | 28 |
| 5.2 De alternatieven | 30 |
| 5.2.1 Algemeen | 30 |
| 5.2.2 Het nulalternatief | 30 |
| 5.2.3 Het nulplusalternatief | 31 |
| 5.2.4 Alternatief A | 33 |
| 5.2.5 Alternatief B | 34 |
| 5.2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) | 35 |
| 6. HET EFFECTENONDERZOEK | 37 |
| 6.1 Studiegebied | 37 |
| 6.2 Te verwachten gevolgen voor het milieu | 37 |
| 6.3 Onderzoeksaspecten | 38 |
| 6.4 Onderzoeksmethodiek | 40 |
| 6.5 Doorkijk op langere termijn | 40 |

INHOUDSOPGAVE vervolg

| | |
|-----------------------|----|
| LITERATUURLIJST | 43 |
| BEGRIPPENLIJST | 47 |

BIJLAGEN

| | |
|-----------|---------------------------------|
| Bijlage 1 | Procedure |
| Bijlage 2 | Dimensionering vaarwegprofielen |

SAMENVATTING

Inleiding

De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat van de directie Noord-Brabant heeft het voornemen een projectstudie te starten naar de mogelijkheden en effecten van het (gedeeltelijk) verbreden en verdiepen van het Wilhelminakanaal nabij Tilburg tot klasse IV krap profiel. Hoewel volgens het Nederlands recht niet verplicht, wordt ten behoeve van het door de Minister van Verkeer en Waterstaat te nemen besluit omtrent de verruiming van het Wilhelminakanaal vrijwillig een m.e.r.-procedure doorlopen.

De startnotitie vormt het formele begin van de m.e.r.-procedure. Op grond van de startnotitie, de daarop betrekking hebbende adviezen en inspraakreacties worden de richtlijnen voor de projectnota/MER vastgesteld door het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat). De projectnota/MER is het kader voor het bevoegd gezag om tot een afgewogen keuze te kunnen komen voor de oplossing van de geconstateerde problemen. De projectnota/MER moet worden opgesteld door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant).

Voorgeschiedenis

Over de verruiming van het Wilhelminakanaal is de discussie al geruime tijd gaande. Als gevolg van een gemeenschappelijke verklaring van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Noord-Brabant (1995) is naar de verruiming van het Wilhelminakanaal in 1996 door Rijkswaterstaat in samenwerking met een team van betrokkenen een verkenningsstudie uitgevoerd. In de verkenningsstudie zijn het nut en de noodzaak van een kanaalverruiming niet onomstotelijk vast komen te staan. Eind 1996 is bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in de Tweede Kamer een motie aangenomen om de verruiming van het Wilhelminakanaal tot het bedrijventerrein Loven in de planstudietabel van het MIT op te nemen. Vervolgens is de planstudiefase in gang gezet.

Probleemstelling

Het Wilhelminakanaal in Tilburg wordt op dit moment hoofdzakelijk gebruikt voor het bulkgoederenvervoer met bestemming/herkomst Tilburg. De verwachting is dat binnen de binnenscheepvaart met name voor bulkprodukten een schaalvergroting zal optreden. Het vervoer over water zal door grotere schepen met een groter laadvermogen worden verzorgd. De huidige afmetingen van het kanaal laten dergelijke schepen niet toe. Hierdoor komt de bereikbaarheid over water van de gevestigde bedrijven langs het kanaal - die voor een groot deel afhankelijk zijn van het vervoer van bulkprodukten - in gevaar. Dit is in strijd met beleidsuitspraken dat de bereikbaarheid van bestemmingen moet worden verzekerd en dat bereikbaarheid een voorwaarde is voor het functioneren van het reeds gevestigde bedrijfsleven en het aantrekken van nieuwe bedrijven (SVV II, Ruimte voor regio's, Regionaal Verkeers- en Vervoersplan). Door deze minder goede bereikbaarheid worden de bestaande bedrijven in hun functioneren belemmerd, moeten zij kiezen voor een andere vervoerwijze (mededeling kanaalbedrijven) en wordt hun concurrentiepositie aangetast.

Tenslotte wordt in diverse nota's (SVV II, NMP II, RVVP) aangegeven dat de overheid milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals vervoer over water wil stimuleren; de verwachting is echter dat het vervoer over water binnen Noord-Brabant in 2015 met 6% afneemt ten opzichte van 1986 (AGV, 1995). Vervoersprognoses geven een groei van het vervoer over het Wilhelminakanaal tot en met Tilburg aan. Deze groei kan nog verder stijgen indien het kanaal geschikt wordt gemaakt voor grotere schepen in combinatie met flankerend beleid.

Doelstelling

De probleemstelling leidt tot de volgende doelstelling voor het project:

Het aangeven van de mogelijkheden om het Wilhelminakanaal op een zodanige wijze te ontwikkelen dat:

- de potentie voor groei van het vervoer over water wordt gerealiseerd;
- de bereikbaarheid over water voor de Tilburgse bedrijven die reeds gebruik maken van het Wilhelminakanaal wordt verbeterd.

Daarbij gelden de volgende doelstellingen vanuit het vigerend beleid:

- aantasting van het woon- en leefmilieu wordt zo veel mogelijk voorkomen;
- aantasting en verstoring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap wordt zoveel mogelijk voorkomen;
- bijdragen aan de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal en aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het kanaal, toegesneden op de plaatselijke situatie;
- mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten op bodem, water, flora, fauna en vegetatie te beperken.

De alternatieven

Als mogelijke oplossing voor het probleem komen diverse maatregelen in aanmerking. Bij de te beschouwen alternatieven is een selectie gemaakt op basis van kosteneffectiviteit, aantrekkingskracht op nieuwe vervoersstromen en de resultaten uit de verkenningsstudie. Dit heeft geleid tot de volgende te beschouwen alternatieven.

Nulalternatief

Dit alternatief beschrijft de situatie in 2015, wanneer het huidige beleid, waarbij geen infrastructurele aanpassingen aan het Wilhelminakanaal plaatsvinden, wordt voortgezet. Daarbij wordt de situatie op 1 januari 1997 als uitgangspunt genomen. In het nulalternatief wordt uitgegaan van het European Renaissance (ER)-scenario van het CPB, de aanleg van de Noordoost Tangent, aanleg van de Noordwest Tangent, de verdere ontwikkeling van een aantal bedrijventerreinen en inrichting van het kanaal als ecologische verbindingszone. Als gevolg hiervan passeert in 2015 ca. 1,4 miljoen ton goederen Tilburg over het Wilhelminakanaal. 800.000 ton hiervan heeft herkomst of bestemming Tilburg en 600.000 ton is doorgaand vervoer. Ten opzichte van nu neemt het vervoer van/naar het zuiden via de Zuid-Willemsvaart neemt af en het vervoer vanuit het westen en noorden over het Wilhelminakanaal neemt toe. Het vervoer vindt plaats door grotere schepen (tot maximaal vaarklasse II) met een groter laadvermogen.