

902-45  
(2<sup>e</sup>)

**Samenvatting**  
**Projectnota / MER**  
Wilhelminakanaal Tilburg



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Noord-Brabant

P 902-45



## INHOUD

Introductie	3
Aanleiding	3
Schets van de problemen	3
Doel van de projectstudie	4
Mogelijke oplossingen	5
Vergelijking van de oplossingen	11
Effecten op langere termijn	13
Compensatie	14
Verdere gang van zaken	15

April 2000



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Noord-Brabant



## Introductie

Voor u ligt de samenvatting van de projectnota Wilhelminakanaal Tilburg, waarin een Milieueffectrapport (kortweg MER) is opgenomen. In de projectnota worden mogelijkheden aangegeven om de problemen rond het Wilhelminakanaal in Tilburg op te lossen. Voordat de Minister van Verkeer en Waterstaat kiest voor één van deze mogelijkheden, kan iedereen zijn of haar mening hierover geven. Hoe u dat doet, leest u onder het kopje 'Verdere gang van zaken', aan het einde van deze samenvatting.

De samenvatting biedt inzicht in de huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen hiervoor en de gevolgen van de oplossingen. Op basis van deze samenvatting kunt u zich een mening vormen over de plannen voor de verbetering van het Wilhelminakanaal in Tilburg.

De projectnota/MER is niet alleen een opsomming van studieresultaten. Het is evenzeer een product van overleg met betrokken partijen. De plannen om het Wilhelminakanaal te verruimen hebben gevolgen voor diverse belanghebbenden (de provincie, de gemeenten Tilburg en Dongen, waterschappen, andere ministeries, het Tilburgs bedrijfsleven, omwonenden en belangenorganisaties). Daarom is de inhoud van de projectnota/MER in samenspraak met belanghebbenden tot stand gekomen. Door mee te denken en mee te praten hebben deze betrokkenen de kwaliteit van de plannen vergroot.

## Aanleiding

Rond de provincie Noord-Brabant ligt een ruit van hoofdvaarwegen, waarover doorgaande goederenstromen worden vervoerd. Deze Ruit bestaat uit de Maas, de Waal, het Schelde-Rijnkanaal en het Albertkanaal. Het in de Ruit gelegen gebied wordt ontsloten door korte aantakkingen op de Ruit. Het Wilhelminakanaal vormt vanaf de Amer tot aan Tilburg zo'n aantakking. Dit traject heeft in combinatie met een actieve aanpak aan de wal hoge potenties om meer vervoer over water te genereren. Vanaf de Amer gezien wordt het Wilhelminakanaal vlak voor Tilburg smaller. In Tilburg is de diepgang van het kanaal bovendien beperkt. De gevestigde bedrijven langs het Wilhelminakanaal in Tilburg hebben duidelijk de behoefte aan een verruiming van het kanaal uitgesproken, om hogere beladingsgraden te realiseren en om grotere schepen in te zetten. Door het smalle stuk van het kanaal in Tilburg te verruimen kan het vervoer over water mogelijk nog verder stijgen.

Dit past in het streven van de overheid om het goederenvervoer over water te stimuleren. Daarom heeft Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant in een studie mogelijke oplossingen bestudeerd.

## Schets van de problemen

Het Wilhelminakanaal is in Tilburg een klasse II-vaarweg met diepgangbeperkingen. Toch heeft dit een vervoerstoename over water niet belemmerd. Het afgelopen decennium is het vervoerd gewicht op het Wilhelminakanaal tussen Oosterhout en Tilburg met 10 - 15% gestegen. Daarnaast is Tilburg één van de locaties langs het gehele kanaal met de grootste goederenoverslag. In 1997 565.000 ton, waarvan 73% vanuit het westen wordt aangevoerd. De afgelopen jaren schommelt de overslag in Tilburg rond de 600.000 ton. In Tilburg worden slechts enkele goederenstromen overgeslagen: zand en grind (76%), brandstoffen (12%), cement en veevoeder.



Groei van containervervoer

Wanneer het Wilhelminakanaal niet wordt aangepast (autonome ontwikkeling) zal de overslag in 2015 in Tilburg stijgen tot 840.000 ton. Deze stijging wordt veroorzaakt door het vervoer van containers. De containerterminal in Tilburg en het afvalvervoer van de afvalverwerking Spinder zijn verantwoordelijk voor een groei van vrijwel 0 ton in 1997 naar 520.000 ton (82.680 TEU) in 2015. Het bulkvervoer daarentegen zal sterk dalen van 565.000 ton in 1997 naar 320.000 ton in 2015. Het aantal vervoerde containers voldoet aan het criterium dat het beleid stelt om in aanmerking te komen voor de status van hoofdvaarweg.

## Scheepsklassen

Schepen worden ingedeeld in klassen van standaardafmetingen. Op deze afmetingen wordt de aanleg of verbetering van vaarwegen gebaseerd.

### KLASSE II-SCHIP

Schip van 55 m lang, 6,60 m breed en 550 ton laadvermogen.

### KLASSE IV-SCHIP

Schip van 85 m lang, 9,50 m breed en 1500 ton laadvermogen.

## Vaarwegklassen

### KLASSE II-VAARWEG

Een vaarweg die geschikt is voor klasse II-schepen.

### KLASSE IV-VAARWEG

Een vaarweg die geschikt is voor klasse IV-schepen.

### KRAP PROFIEL

Beperkt profiel dat gebruikt wordt voor vaarwegen die niet erg druk zijn.

### NORMAAL PROFIEL

Profiel dat gebruikt wordt voor vaarwegen van normale drukte.

De daling van het bulkvervoer wordt veroorzaakt doordat Tilburg, als het kanaal niet wordt aangepast, alleen bereikbaar is met klasse II-schepen die gedeeltelijk beladen kunnen worden in verband met de beperkte diepgang. Goedkopere aanvoer met grotere schepen (schaalvergroting) is niet mogelijk en daarbij komt dat klasse II-schepen door sloopregelingen schaarser worden. De concurrentiepositie van de regio Tilburg wordt daardoor slechter vergeleken met regio's die wel bereikbaar zijn voor grotere schepen. Enkele bulkbedrijven zullen als gevolg hiervan overschakelen op vervoer over de weg, omdat het verschil in kosten tussen het wegvervoer en de binnenvaart relatief klein is. Andere bulkbedrijven zullen zich



Daling van het bulkvervoer

vestigen op een locatie met een aansluiting op ruim vaarwater (klasse IV).

Los van de autonome ontwikkeling kan het vervoer over water nog verder stijgen als de vaarweg wordt verruimd. Tilburgse bedrijven hebben in intentieverklaringen duidelijk gemaakt dat zij dan meer over water gaan vervoeren. Aanpassingen aan de vaarweg zullen het transport over water goedkoper maken, zodat andere bedrijven gestimuleerd worden om ook over water te gaan vervoeren (voorwaardenscheppend beleid).

Samengevat luidt de probleemstelling:

*Hoewel het vervoer over het Wilhelminakanaal bij een autonome ontwikkeling stijgt, worden potenties om meer goederen over water te vervoeren niet gerealiseerd. Door aanpassingen aan het Wilhelminakanaal kunnen kansen worden benut om meer goederenvervoer over water te realiseren. Het milieu en het wegennet worden hierdoor ontlast.*

Naast het geschetste kernprobleem spelen er nog andere knelpunten:

- Zonder aanpassingen aan bruggen en oevers blijft het kanaal een barrière voor dieren die willen oversteken. Bovendien kan de ecologische verbindingzone die in 2015 gerealiseerd zal zijn door de beperkte ruimte niet optimaal functioneren.
- Langs het kanaal zijn sociaal onveilige plekken geconstateerd.
- De bereikbaarheid voor langzaam verkeer is niet optimaal door hoogteverschillen, wachten voor ophaalbruggen en omrijden.
- De recreatieve mogelijkheden voor de Tilburgse bevolking zijn beperkt.
- De uitstraling van de zone langs het Wilhelminakanaal, bij oude bedrijventerreinen, is niet aantrekkelijk.

## Doel van de projectstudie

De projectstudie/MER draagt oplossingen aan om een verdere groei van het vervoer over water in Tilburg realiseren. Deze oplossingen kunnen betrekking hebben op zowel nieuwe als bestaande bedrijven in Tilburg die over water (gaan) vervoeren.

Bij het zoeken naar oplossingen moet voorkomen worden dat nieuwe problemen ontstaan. De voorwaarden waaraan oplossingen moeten voldoen, zijn in het huidige beleid vastgelegd. Dit zijn:

- Aantasting en verstoring van gebieden, die op dit moment waardevol zijn voor natuur en

waar

landschap, dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen.

- Bij verbreding van het kanaal zal een ecologische verbindingzone worden gerealiseerd. De barrièrewerking van het kanaal zal zoveel mogelijk worden verminderd.
- Aantasting van het woon- en leefmilieu dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. De sociale onveiligheid langs het kanaal en de bereikbaarheid voor langzaam verkeer worden waar mogelijk verbeterd.
- Bijdragen aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het kanaal. Aandachtspunten zijn de verbetering van de uitstraling van de zone langs het Wilhelminakanaal en het bieden van recreatieve mogelijkheden voor de aanwonenden.
- Het treffen van maatregelen om negatieve effecten op bodem, water, flora, fauna en vegetatie te beperken.



Ten westen van sluis II is het kanaal al klasse IV

## Mogelijke oplossingen

De mogelijke oplossingen zijn in de projectstudie uitgewerkt in alternatieven en varianten. De ontwerpen voor de alternatieven zijn via een intensief proces met vele betrokkenen tot stand gekomen. Op basis van ideeën zijn eerste ontwerpen gemaakt, effecten bepaald, ontwerpen bijgesteld, weer effecten bepaald enzovoorts. Het ontwerp is zo geoptimaliseerd.

De uitgewerkte alternatieven en varianten zijn geselecteerd uit alle oplossingen die geheel of gedeeltelijk aan de doelstelling voldoen. De selectie gebeurde op grond van de verwachte kosten versus verwachte baten in de vorm van meer vervoer over water. Oplossingen die uitgaan van een kanaal dat smaller is dan klasse IV krap profiel zijn hierdoor afgefallen. Op grond van de 6000 verwachte scheepsbewegingen per jaar mag een klasse IV krap profiel worden aangelegd. Een klasse IV normaal profiel is overwogen maar afgefallen omdat de kosten van aanleg sterk toenemen door de grotere hoeveelheid te verleggen kabels en leidingen. Zes kansrijke ontwerpen zijn nader uitgewerkt (zie kaart op pagina 6). Dit zijn:

### 1. Het nulalternatief

Hierin vinden geen infrastructurele maatregelen aan het Wilhelminakanaal plaats.

### 2. Het nulplusalternatief

Het bedrijventerrein Vossenbergh wordt aangesloten op klasse IV-vaarwater. Op de uitbreiding van het bedrijventerrein Vossenbergh wordt een insteekhaven aangelegd die aansluit op het

Wilhelminakanaal ten westen van sluis II dat al klasse IV profiel heeft. Aan het kanaal zelf vinden geen aanpassingen plaats.

### 3. Het bedrijfsverplaatsingsalternatief (BVA)

Op de uitbreiding van het bedrijventerrein Vossenbergh wordt een insteekhaven aangelegd en de bedrijven die momenteel over water vervoeren worden op vrijwillige basis verplaatst naar een locatie aan de insteekhaven op Vossenbergh. Bedrijven die naar verwachting in 2015 over water gaan vervoeren, worden ook op Vossenbergh gesitueerd. Dit alternatief is vastgesteld als referentievariant, een sobere en doelmatige oplossing die aan de wettelijke en beleidsmatige vereisten voldoet. De referentievariant is de basis om financiële consequenties van projectwijzigingen te kunnen beoordelen en bespreken.

### 4. Alternatief A

De bedrijventerreinen Vossenbergh en Kraaiven worden aangesloten op klasse IV-vaarwater. Daartoe wordt het Wilhelminakanaal verruimd tot klasse IV krap profiel vanaf het punt waar de Donge het kanaal instroomt (ten westen van sluis II) tot en met de zwaikom ten oosten van bedrijventerrein Kraaiven. Op de uitbreiding van bedrijventerrein Vossenbergh wordt een insteekhaven aangelegd die korter is dan in het nulplusalternatief. Voor de verruiming van het kanaal worden de huidige sluis II en III vervangen door één nieuwe sluis ten noorden van sluis III. De huidige sluis II zal worden afgebroken, sluis III blijft gehandhaafd, op voorwaarde dat voor dit monument een beheerder wordt gevonden. Daarnaast wordt een beweegbare





