

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005

Nr. 50

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2005

Begin juni heb ik bestuurlijk overleg gehad met de binnenvaartsector, de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant. Hierbij kwamen een aantal knelpunten aan de orde, waarvan de belangrijkste het Wilhelminakanaal in Tilburg, de ligplaatsenproblematiek en de Noordwest-tangent in Tilburg waren. Naar aanleiding hiervan, en naar aanleiding van de projectnota/MER Wilhelminakanaal, informeer ik u hierbij over de uitkomsten van dit overleg.

1 Inleiding Wilhelminakanaal

Rondom de provincie Noord-Brabant bevindt zich de Ruit van hoofdvaarwegen, waarover een groot deel van de doorgaande goederenstromen wordt vervoerd. De Ruit van hoofdvaarwegen bestaat uit de Maas, de Waal, het Schelde-Rijnkanaal en het Albertkanaal. Het gebied dat in de Ruit ligt, wordt ontsloten door zogenaamde overige hoofdvaarwegen. Het Wilhelminakanaal vormt vanaf Tilburg tot aan de Amer zo'n overige hoofdvaarweg. Vanaf de Amer wordt het Wilhelminakanaal in de richting van Tilburg steeds smaller. In Tilburg kent het kanaal beperkingen met betrekking tot de diepgang van het kanaal. Door het kanaal op het smalle stuk in Tilburg te verruimen, kan het vervoer over water verder stijgen. Daarnaast hebben de gevestigde bedrijven langs het Wilhelminakanaal in Tilburg aangegeven dat zij behoefte hebben aan verruiming van het kanaal om hogere beladingsgraden te realiseren en grotere schepen in te zetten.

Ten behoeve van de verruiming van het Wilhelminakanaal in Tilburg is een Projectnota/MER opgesteld. In deze nota zijn de problemen van het Wilhelminakanaal nader onderzocht. Daarnaast zijn oplossingen ontwikkeld en zijn de effecten van deze oplossingen onderzocht. De ter visie legging van de Projectnota/MER geschiedde op 9 mei 2000, waarna voorlichting en inspraak plaats hebben gevonden. Tevens heeft de

2 Probleemanalyse

Het studiegebied omvat het Wilhelminakanaal tussen de gemeentegrens Dongen/Tilburg tot aan de vaste brug in de Geldrebaan (ten oosten van de insteekhaven Loven in Tilburg). Het Wilhelminakanaal heeft in het studiegebied een lengte van circa 12 kilometer. Vanaf de gemeentegrens tot sluis II is het kanaal geschikt voor klasse IV-schepen. Sluis II en het kanaal ten oosten daarvan zijn alleen toegankelijk voor klasse II-schepen. Dit gedeelte van het kanaal ligt in het stedelijk gebied van Tilburg. Aan de noordzijde bevinden zich de bedrijventerreinen Vossenbergh (deels in wording), Kraaiven en Loven.

In Tilburg bevinden zich de sluisen II en III. Sluis III is een monumentale bajonetsluis met twee sluiskolken achter elkaar.

In de projectnota/MER zijn de knelpunten rond het Wilhelminakanaal nu en in de toekomst (2015) geïnventariseerd. Bij de beschrijving van de situatie in 2015 wordt ervan uitgegaan dat de situatie zich autonoom ontwikkelt. Dat wil zeggen dat er geen verruiming van het kanaal plaatsvindt. Daarbij is onder andere ingegaan op de aspecten infrastructuur, economie, verkeer en vervoer, bodem en water, natuur, woon/leefmilieu en sociale aspecten. Hierdoor worden de knelpunten in de toekomst inzichtelijk gemaakt. Uitgaande van de verwachte ruimtelijke en economische ontwikkelingen rond het Wilhelminakanaal – autonome ontwikkeling tot 2015 – worden de volgende conclusies getrokken:

- Het Wilhelminakanaal is tussen sluis II en de Geldrebaan onderhoudsgevoelig. In de huidige situatie leidt het scheepvaartverkeer door Tilburg tot enige hinder voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer dat het Wilhelminakanaal wil kruisen via één van de ophaalbruggen. Aan het Wilhelminakanaal zelf zullen in de autonome ontwikkeling geen ingrijpende veranderingen plaatsvinden aan de infrastructuur. Wel is er een nieuwe brug gepland: de Noordwesttangent zal het kanaal kruisen. Deze nieuwe weg verbindt de A58, de bedrijventerreinen Vossenbergh en Kraaiven en de N261 met elkaar.
- Het totale vervoer neemt in 2015 toe tot 1,039 miljoen ton (exclusief doorvaart). De aanvoer van bulk over water zal relatief ten opzichte van het aandeel containers dalen, doordat Tilburg alleen bereikbaar is met klasse II-schepen die beperkt beladen kunnen worden in verband met beperkte diepgang. Goedkopere aanvoer met grotere schepen (schaalvergroting) is daardoor niet mogelijk. Het vervoer van containers is gebaat bij flexibiliteit, en dat is juist met kleinere schepen beter te bereiken. Door het kleine verschil in kosten tussen wegvervoer en de binnenvaart zullen enkele bulkbedrijven geheel of gedeeltelijk overschakelen op vervoer over de weg of zich verplaatsen naar locaties met een aansluiting op klasse IV-vaarwater. Hierdoor ontstaan vrachtwagenbewegingen die overigens een verwaarloosbare bijdrage aan de congestie op de wegen leveren.
- De bereikbaarheid over water van de regio Tilburg wordt relatief gezien slechter, omdat het aantal schepen dat in 2015 Tilburg kan bereiken zal afnemen. Dat komt door de sloop van kleine schepen, waardoor steeds minder klasse II-schepen beschikbaar zijn.
- Op bedrijventerrein Loven kan de Barge Terminal Tilburg niet de volledige markt voor containers benutten, omdat er te weinig ruimte op het terrein is. Bij voldoende bedrijfsruimte voor de terminal zou de modal shift van weg naar water belangrijk sterker kunnen zijn. Tussen Tilburg en de Amer zullen naar verwachting 82 680¹ TEU aan containers per schip worden vervoerd. Op basis van het criteria van een structureel

¹ Twenty feet Equivalent Unit = de standaard containermaat.

jaarlijks vervoersvolume van meer dan 25 000 TEU, heeft het Wilhelminakanaal voor het gedeelte vanaf de Amer tot aan de haven Loven in Tilburg, de status van overige hoofdvaarweg gekregen.

- Bij uitvoering van onderhoudswerk en verdieping zal verontreinigd slib vrijkomen dat gestort of verwerkt moet worden. De (slechte) kwaliteit van het oppervlaktewater levert nu en in de toekomst knelpunten op in de vorm van algenbloei en te hoge gehalten zware metalen.
- De beschikbare ruimte voor de realisatie van een volwaardige ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal is in de autonome situatie te gering. Het kanaal vormt in de huidige en toekomstige situatie een barrière voor kruisende verbindingen tussen natuurgebieden aan weerszijden van het kanaal. Een aantal gebieden heeft te lijden onder verdroging, waardoor natuurwaarden verloren dreigen te gaan.
- Door de ontwikkeling van bedrijventerrein Vossenbergh wordt een stijging van de geluidshinder voor omwonenden verwacht. Op het gebied van luchtkwaliteit en vervoer van gevaarlijke stoffen doen zich geen knelpunten voor.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat hoewel het vervoer over het Wilhelminakanaal in de autonome ontwikkeling stijgt, potenties om meer goederen over water te vervoeren niet worden gerealiseerd. Door aanpassingen aan het Wilhelminakanaal kunnen kansen worden benut om meer goederenvervoer over water te realiseren.

3 Onderzochte alternatieven

In de projectnota zijn zes verschillende alternatieven en twee varianten uitgewerkt als mogelijke oplossingsrichtingen voor bovengeschetst probleem.

Samengevat zijn deze als volgt:

1 Nulalternatief

Geen infrastructurele maatregelen worden genomen. De situatie ontwikkelt zich autonoom.

2 Nulplusalternatief

Geen verruiming van de traverse door Tilburg, maar op bedrijventerrein Vossenbergh wordt een grote haven gerealiseerd waar het kanaal reeds klasse IV is. Voor de grote haven worden twee varianten uitgewerkt:

- een langshaven ten westen van de Noordwesttangent met overslagfaciliteiten water/weg
- een insteekhaven op bedrijventerrein Vossenbergh met overslagfaciliteiten water/weg en water/rail.

3 Bedrijfsverplaatsingsalternatief

Het bedrijfsverplaatsingsalternatief (BVA) komt voor een groot deel overeen met het nul-plus-alternatief; ook in dit alternatief wordt bedrijventerrein Vossenbergh aangesloten op een klasse IV-vaarweg, en wordt een insteekhaven gerealiseerd. Daarnaast worden elf bedrijven die over water vervoeren op vrijwillige basis van de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven verplaatst naar Vossenbergh. Ook wordt ruimte gereserveerd voor nieuwe watergebonden bedrijven.

4 Alternatief A

Verruiming van het kanaal naar klasse IV krap profiel vanaf sluis II tot

bedrijventerrein Kraaiven en aanleg van een langshaven of insteekhaven bij Vossenbergh en een langshaven op Kraaiven. De huidige twee sluizen II en III worden vervangen door één nieuwe sluis.

5 Alternatief B

Verruiming van het Wilhelminakanaal naar klasse IV krap profiel vanaf sluis II tot en met bedrijventerrein Loven. In dit alternatief wordt, naast uitvoering van alternatief A, het kanaal een stuk extra verbreed: van bedrijventerrein Kraaiven tot en met bedrijventerrein Loven. De insteekhaven op Loven moet geschikt worden gemaakt voor klasse IV schepen.

6 MMA

Is vergelijkbaar met alternatief B, maar met milieuvriendelijke maatregelen (ecologische zone en anti-verdrogingsmaatregelen).

Sinds het verschijnen van de projectnota/MER in 2000 hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de onderzochte alternatieven: gemeentelijke ontwikkelingen ten aanzien van de haven Vossenbergh, achterstallig onderhoud op het Wilhelminakanaal en de definiëring van twee nieuwe projectalternatieven.

Ontwikkelingen haven Vossenbergh

In de loop der tijd is duidelijk geworden dat de twee varianten voor de nieuwe haven op bedrijventerrein Vossenbergh, een insteekhaven of een langshaven, niet worden gerealiseerd. De gemeente Tilburg, die verantwoordelijk is voor de havens en kadevoorzieningen, heeft in haar ontwerpbestemmingsplan een korte langshaven opgenomen op bedrijventerrein Vossenbergh, aan de oostkant van de Noordwesttangent. Deze korte langshaven zal gaan fungeren als dependance van de Barge Terminal Tilburg (verladen van containers).

Met deze keuze door de gemeente Tilburg wordt geen grote insteekhaven of langshaven aangelegd en komt het Bedrijfsverplaatsingsalternatief te vervallen als reëel alternatief aangezien er geen ruimte ontstaat om de watergebonden bedrijven te herhuisvesten aan klasse IV-vaarwater. Daarnaast wordt er geen ruimte gecreëerd voor nieuwe watergebonden bedrijven.

Onderhoud

In het verleden zijn onvoldoende middelen gereserveerd voor het reguliere jaarlijkse onderhoud, meerjaarlijkse kleine vervangingsinvesteringen en grote vervangingsinvesteringen op de waterwegen. Het Rijk wordt daardoor niet alleen geconfronteerd met achterstallig onderhoud op de waterwegen, maar ook met een structureel tekort op het benodigde budget voor basisonderhoud, waardoor achterstanden verder oplopen. Dat geldt ook voor het Wilhelminakanaal waar renovatie inmiddels noodzakelijk is geworden. Hoewel er in dat verband een substantiële financiële impuls beschikbaar is gekomen voor een groot deel van de hoofdvaarwegen, is dit (als gevolg van de prioriteiten die zijn gesteld in het Plan van Aanpak beheer en onderhoud Rijkswateren) niet het geval voor de Brabantse Kanalen. Vanuit het beleidsmatige uitgangspunt «houden gaat voor bouwen» doet zich nu de vraag voor of de huidige verdeling van de beschikbare natte gelden tussen beheer en onderhoud enerzijds en verbeteringsmaatregelen anderzijds de meest efficiënte besteding van middelen is. Bij alle alternatieven is het renoveren van het Wilhelminakanaal toegevoegd aan de oplossing, omdat het renoveren de minimale functionaliteit van het kanaal garandeert.

7 Alternatief Base Case

De kosten voor verruiming van het kanaal tot en met bedrijventerrein Loven (alternatief B/MMA) bleken na het uitbrengen van de projectnota/MER het beschikbare budget ver te overstijgen. In opdracht van de gemeente Tilburg is (in samenwerking met Rijkswaterstaat) tussen 2001 en 2003 onderzocht of versoeringen mogelijk waren aan het ontwerp van een verruiming tot klasse IV tot en met Loven, met behoud van functionele, technische en inhoudelijke eisen. Deze referentievariant, de zogeheten «Base Case» is aldus een versoerde uitvoering van alternatief B, waarbij aanpassingen aan vaarwegdiepte en het vaarwegprofiel zijn toegepast.

8 Alternatief Visievariant

Als tweede «extra» alternatief heeft de gemeente Tilburg (in samenwerking met Rijkswaterstaat) in 2004 een alternatief («Visievariant») ontwikkeld dat vergelijkbaar is met alternatief A, maar de opwaardering over een korter traject laat plaatsvinden. De vaarweg wordt tot en met sluis III opgewaardeerd tot klasse IV. Tussen sluis III en bedrijventerrein Kraaiven worden klasse IV schepen toegestaan op een klasse II vaarweg, maar gezien de diepgangbeperking niet optimaal beladen. Daarnaast zullen de klasse IV-schepen een stuk achteruit moeten varen wanneer ze terug moeten varen naar sluis III. Er wordt een nieuwe klasse IV-sluisklasse naast de bestaande sluis III gebouwd, sluis II wordt gesloopt.

In de hiernavolgende beoordeling worden zeven alternatieven beschouwd. Zoals eerder aangegeven is het Bedrijfsverplaatsingsalternatief reeds in een eerder stadium als niet langer reëel beoordeeld, als gevolg van de aanleg van een kleine langshaven.

4 Beoordeling van de alternatieven

Toetsing en vergelijking van de alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de autonome ontwikkeling – het nulalternatief –. Hierin wordt het volledige volume van de autonome ontwikkelingen (1,039 miljoen ton) geacommodeerd in 2015 en worden geen maatregelen aan de vaarweg genomen. In principe wordt alleen het achterstallig onderhoud verholpen.

De effecten op de thema's economie, verkeer en vervoer, bodem en water, natuur, woon/leefmilieu en sociale aspecten zijn onderzocht en vergeleken. Daarnaast zijn er van alle alternatieven kostenramingen gemaakt.

Effecten Economie

De aansluiting van bedrijventerrein Vossenberghaven op klasse IV-vaarwater geeft een impuls aan de regionale economie. In alle alternatieven wordt een kleine langshaven aangelegd, die als dependance van de Barge Terminal Tilburg zal fungeren. Wel zal in het nul-plus-alternatief een aantal watergebonden bedrijven op bedrijventerreinen Kraaiven en Loven overschakelen op goederenvervoer over de weg. Naarmate een groter kanaaltraject wordt verruimd (alternatieven Visievariant, A, B/MMA, Base Case), verhuizen er minder bedrijven naar klasse IV-vaarwater buiten Tilburg. Hierbij moet worden aangegeven dat van de twaalf watergebonden bedrijven er negen sterk afhankelijk zijn van de vervoersmogelijkheden over water. Deze bedrijven kunnen niet zonder meer overschakelen op het wegvervoer. Verplaatsing van deze bedrijven is economisch en/of logistiek vaak lastig.

De alternatieven zijn op hun economische effecten beoordeeld en vergeleken. Aan de hand van de projectnota/MER uit 2000 moet geconcludeerd worden dat het nul-plus-alternatief het hoogste rendement oplevert. Het

verschil tussen het nulplusalternatief aan de ene kant en alternatief Visie-variant, A, B/MMA en Base Case aan de andere kant is groot. Dit beeld wordt in de in 2005 uitgevoerde kosten-baten analyse herbevestigd (zie onder «Kosten»). Alle verruimingsalternatieven scoren qua maatschappelijke kosten/baten naar verhouding lager dan de nulplusvariant. De relatief lage baten zijn toe te schrijven aan het relatief beperkte aantal bedrijven dat van een opwaardering zal profiteren, aangezien het Wilhelminakanaal in Tilburg nauwelijks een doorgaande vaarweg is waarvan bedrijven in meerdere regio's gebruik maken.

Effecten Verkeer en Vervoer

In het nul-plus-alternatief heeft het wegtransport een groter aandeel in de aan- en afvoer dan in de andere alternatieven. Enkele bedrijven hebben aangegeven over te stappen op wegvervoer als ze aan klasse II-water gevestigd blijven. Voor alle alternatieven is onderzocht wat de effecten zijn op de bereikbaarheid over de weg. De alternatieven A, B/MMA en de Base Case leiden tot de grootste hoeveelheid vermeden vrachtwagenritten op lange afstanden, omdat een deel van het vervoer dan per binnenvaartschip zal plaatsvinden. In Tilburg zelf zal sprake zijn van een bescheiden toename door voor/natransport en extra bedrijvigheid. Dit zal niet leiden tot extra congestie op de wegen in Tilburg ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In alle alternatieven verwerkt de containerterminal 103.000 ton containers meer in 2015 dan in het nulalternatief. In de alternatieven A en de Visie-variant blijven de bedrijven op bedrijventerrein Kraaiven die in het nulalternatief (deels) naar de weg uitwijken van de binnenvaart gebruik maken. Hierdoor wordt een extra groei van 491 000 ton ten opzichte van het nulalternatief bereikt. In de alternatieven B/MMA en Base Case wordt 100% van de bedrijven aangesloten op een klasse IV-vaarweg, waardoor de modal-shift winst ten opzichte van het nulalternatief stijgt naar 753 000 ton. Het verhogen van bruggen leidt vergeleken met de alternatieven niet tot extra overheveling van goederenvervoer van weg naar water en heeft dus geen invloed op de modal shift.

Effecten Ruimtegebruik

De alternatieven hebben geen effecten op de ruimtelijke structuur. Nieuwe verstedelijking blijft gebundeld in de stadsregio Tilburg en de ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats volgens het huidige beleid. Met de aanleg van de korte langshaven op bedrijventerrein Vossenbergh gaat gepland droog bedrijventerrein verloren. In het nulplus zijn er geen effecten op recreatievoorzieningen; in de andere alternatieven is er beperkt effect op recreatievoorzieningen. In alle alternatieven blijven de huidige fiets- en wandelroutes intact, doordat alle verbindingen over en langs het kanaal hersteld worden. Als gevolg van de kanaalverbreding gaat in geen van de alternatieven landbouwareaal verloren ten opzichte van het nulalternatief.

Bodem en water

In alle alternatieven blijven de aardkundige waarden intact. Wel bevindt zich langs en in het kanaal verontreinigde grond en slib. Deze worden bij uitbreiding en verdieping van het kanaal verwijderd. Het verwijderen van het slib uit het kanaal scoort positief aangezien hierdoor de kwaliteit van de bodem verbetert. In de alternatieven A, B, MMA en Base Case worden daarnaast verontreinigde locaties naast het kanaal gesaneerd. Het te saneren volume loopt uiteen van 102 500 m³ in alternatief A tot 287 500 m³ in alternatief B.

In alle alternatieven, behalve in de nulplus, worden de sluizen II en III vervangen door één nieuwe sluis. Hierdoor daalt het kanaalpeil met 2,55 meter tussen sluis II en sluis III. Hierdoor treedt grondwaterstandsaling op, waardoor de singels in wijk Reeshof en het EHS-gebied Drijfbanen

verdrogen. In het MMA wordt dit effect voor de wijk Reeshof voor een deel gemitigeerd door aanvoer van kanaalwater naar de singels.

Natuur

Door geen van de alternatieven gaat er oppervlakte Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of Groene Hoofdstructuur (GHS) verloren, ook worden geen delen van de EHS/GHS geïsoleerd door doorsnijdingen of andere ingrepen. Wel gaan in de verruimingsalternatieven enige algemene natuurwaarde verloren. In het nul-plus-alternatief wordt een beperkte ecologische verbindingszone ingericht. In de andere alternatieven wordt een ruimere ecologische verbindingszone gerealiseerd. Wel ontstaat in deze alternatieven een extra barrière door de bouw van een nieuwe sluis.

Woon/leefmilieu en sociale aspecten

De mogelijke toename van de geluidhinder in de alternatieven is verwaarloosbaar in vergelijking met de mogelijke geluidhinder in het nulalternatief en bovendien geldt de geluidzonering. Wel blijkt dat in de verruimingsalternatieven de grootste inspanning geleverd moet worden om aan de geluidzonering te voldoen.

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn de effecten in de alternatieven beschouwd op de aspecten luchtverontreinigende stoffen, geurhinder en stofhinder. Luchtvervuiling door de scheepvaart wordt veroorzaakt door uitlaatgassen en eventuele dampen afkomstig van stoffen (benzine en diesel) die vervoerd worden per schip. Voor de beroepsvaart zijn in 2015 geen overschrijdingen van grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen te verwachten. Het gebruik van het kanaal in 2015 zal niet afwijken van het huidige gebruik. In het nul- en nul-plus-alternatief zal het kanaal niet verbreed worden, waardoor transport van stoffen met behulp van grotere schepen niet mogelijk is. Bij deze alternatieven zal de concentratie luchtverontreinigende stoffen in geringe mate toenemen doordat er extra vrachtverkeer gegenereerd wordt. De concentratieverandering ten gevolge hiervan zal verwaarloosbaar zijn.

Bij de alternatieven A, B, MMA, Base Case en Visievariant wordt het mogelijk met grotere schepen te transporteren. Het aantal schepen dat gemiddeld passeert zal ongeveer gelijk blijven, alleen zullen de schepen groter zijn. Aangezien de uitstoot van schepen te verwaarlozen is ten opzichte van uitstoot afkomstig van de industrie en het verkeer, zullen bij deze alternatieven de concentratieveranderingen van luchtverontreinigende stoffen te verwaarlozen zijn. De alternatieven leiden ook niet tot langdurige effecten op de sociale veiligheid of bereikbaarheid voor langzaam verkeer. In de verruimingsalternatieven is wel sprake van een tijdelijke verslechtering van de bereikbaarheid tijdens de bouwfase. In het nul-plus-alternatief wijzigt de bereikbaarheid tijdens de bouwfase niet. In geen enkel alternatief hoeven woningen te verdwijnen als gevolg van verruiming van het kanaal.

Kosten

De projectkosten van de verschillende varianten zijn berekend door Rijkswaterstaat en geïndexeerd op prijspeil 2004 en conform de richtlijnen uit het Project Ramingen Infrastructuur (PRI). Dit is een Rijkswaterstaat-brede systematiek om kosten en de daarbij horende onzekerheidsmarge te ramen.

Daarnaast is een kosten-baten analyse uitgevoerd voor alle alternatieven conform de OEI-systematiek, waarbij de (economische) effecten van de verschillende alternatieven in kaart zijn gebracht en zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd.

In onderstaande tabel wordt per alternatief een raming in miljoenen euro's weergegeven, onderverdeeld in de kosten voor kanaal-

aanpassingen en kosten voor havens en kadevoorzieningen. Daarnaast wordt de kostendekkingsgraad weergegeven van de alternatieven, waarbij een score van 100% aangeeft dat de kosten even groot zijn als de baten.

Tabel: overzicht investeringskosten en dekkingsgraad

Alternatief	Investeringskosten ¹ kanaal	Investeringskosten ¹ havens en kade- voorzieningen	Totaal kosten	Dekkingsgraad
Nulalternatief	12,4	–	12,4	–
Nulplusalternatief	12,4	2,7	15,1	125%
A	88,1	8,1	96,2	35%
B	115,7	27,6	143,3	51%
MMA	113,8	27,6	141,4	52%
Base Case	87,0	27,6	114,6	65%
Visievariant	69,4	3,3	72,7	45%

¹ exclusief directe uitvoeringsuitgaven, zoals directie voering tijdens bouw, eigen engineering e.d., incl. BTW, prijspeil 2004

In het MIT is ten behoeve van het project Wilhelminakanaal Tilburg een taakstellend budget gereserveerd van € 52 miljoen. Van alle varianten past alleen het nul-plus-alternatief binnen dit taakstellende budget en laat het nul-plus-alternatief als enige een gunstige kosten-baten verhouding zien.

5 Adviezen en inspraak

In haar advies geeft de **Commissie voor de Milieu Effectrapportage** aan van oordeel te zijn dat met een aanvulling op de MER de gevraagde essentiële informatie voor de besluitvorming beschikbaar is gekomen. De Commissie spreekt verder uit:

- Zorg te hebben over de hydrologische aspecten van een eventuele verruiming van het Wilhelminakanaal en aanvullend onderzoek nodig is.
- Dat het te overwegen is om met alle belanghebbenden na te gaan in hoeverre het mogelijk is de barrièrewerking van het kanaal door de realisatie van ecologische dwarsverbindingen op te heffen of te verminderen.

Het **Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)** ondersteunt het stimuleren van vervoer over water en stelt zich op het standpunt dat de (container)binnenvaart is gediend met een goede infrastructuur. Het OVI onderschrijft het doel om oplossingen aan te dragen die de potentie voor groei van het vervoer over water in Tilburg realiseren.

Het OVI spreekt zich unaniem uit voor verruiming van het Wilhelminakanaal Tilburg tot en met het industrieterrein Loven conform het MMA. Naar het oordeel van het OVI schept dit alternatief optimale voorwaarden voor een verdere groei van de binnenvaart waarbij natuur en landschap – ten opzichte van de overige alternatieven – het meest worden gediend. Gezien de cumulatieve opbouw van het MMA ligt een gefaseerde uitvoering van dit alternatief volgens het OVI voor de hand. Het OVI kan zich in dit verband goed voorstellen dat de aanleg van de haven Vossenbergh binnen het MMA als een zelfstandige activiteit wordt beschouwd, die onafhankelijk van de andere alternatiefonderdelen wordt uitgevoerd. Met het oog op de verwachte toename van het goederenvervoer over het Wilhelminakanaal Tilburg mag worden verwacht dat deze toename evenzeer leidt tot toename van het wegvervoer, vooral op ontsluitingswegen. In dit verband benadrukt het OVI het belang van een goede ontsluiting voor het wegverkeer.

Inspraak

Het provinciaal en lokaal bestuur en het overgrote deel van de overige insprekers kiest voor een verruimingsvariant conform alternatief B of MMA. Bijna alle insprekers achten verdere brugverhoging langs het kanaal niet noodzakelijk. Daarnaast geven insprekers prioriteit aan de aanleg van een langshaven ten behoeve van containertransport. Met name de waterschappen kiezen voor het nul(plus)alternatief vanuit het oogpunt van grond- en oppervlaktewaterbeheer, alsmede de hiermee samenhangende natte natuur.

6 Standpunt

Na afweging van alle belangen, op basis van de informatie uit de projectnota/MER en aanvullend uitgewerkte alternatieven, de ontvangen inspraakreacties en adviezen en de maatschappelijke kosten-baten analyse kom ik voor het Wilhelminakanaal in Tilburg tot een keuze voor het **nulplusalternatief (kosten € 12,4 miljoen)**.

Dat houdt in dat het Wilhelminakanaal zal worden gerenoveerd op het traject tussen Sluis II en bedrijventerrein Loven en door de gemeente Tilburg een korte langshaven zal worden gerealiseerd op bedrijventerrein Vossenbergh.

De totale overslag van de hoeveelheid goederen zal door het uitvoeren van het nul-plus-alternatief stijgen. Het containervervoer zorgt zelfstandig voor een enorme groei, en deze groei kan zich op de nieuwe korte langshaven op bedrijventerrein Vossenbergh verder ontwikkelen.

Bij het uitvoeren van de andere alternatieven (verbreding van het kanaal) zou het potentiële vervoer over water van met name bulk weliswaar verder kunnen stijgen, conform de probleemstelling, maar de daarmee gemoeide kosten wegen niet op tegen de te verwachten baten.

7 Overwegingen

Ontwikkeling van de alternatieven

In de projectnota/MER Wilhelminakanaal Tilburg is een aantal alternatieven bekeken, waaronder het zogenoemde nul-plus-alternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Hoewel het MMA (geraamde kosten: € 141,4 miljoen) op grond van nautische en ecologische functionaliteit aantrekkelijk is, scoort deze slecht qua kosten-baten verhouding en is het in verhouding tot het taakstellend budget van € 52 miljoen niet reëel. Dezelfde conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de alternatieven A en B. De enige rendabele investering bleek het nul-plus-alternatief.

Om de mogelijkheden tot verruiming van het kanaal tot klasse IV toch verder te bestuderen hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Tilburg van 2001 tot 2003 een aanvullend inhoudelijk besparingsonderzoek op het MMA uitgevoerd (de Base Case), waarbij ook de aspecten opdrachtgever-schap, risicoverdeling en financiële dekking zijn onderzocht. Daarbij heb ik aangegeven dat het taakstellende budget de maximale Rijksbijdrage zou zijn en indien er geen overeenstemming mogelijk bleek, het nulplus-alternatief de terugvaloptie was.

Belangrijkste conclusies uit de Base Case waren dat het versoberde MMA weliswaar geen afbreuk deed aan de functionele eisen, maar dat er nog een te groot gat in de kanaalfinanciering overbleef. De kosten voor kanaal-aanpassing in de Base Case zijn geraamd op € 87,0 miljoen.

Een nieuwe oplossing is gezocht in fasering van de Base Case. De gemeente Tilburg heeft dit alternatief gepresenteerd in de Provinciale

Visie op de Brabantse Kanalen, en staat bekend als de «Visievariant». Naast de inhoudelijke afweging rond de Visievariant zijn dezelfde aspecten en nulplus-terugvaloptie als bij de Base Case als randvoorwaarden meegenomen.

Overwegingen

Het voorstel heeft hoge kosten waar beperkte baten tegenover staan, en laat op het resterende traject tot Loven probleempunten liggen op het gebied van onderhoud en verkeersmanagement.

In termen van kosten-baten is de dekkingsgraad van dit alternatief niet bijzonder hoog (45%) en ook in vergelijking met de andere alternatieven onrendabel.

De gemeente Tilburg is bij haar kostenberekening voor de Visievariant uitgegaan van een kostenraming van € 64,2 miljoen voor aanpassingen aan het kanaal. Deze raming is echter gebaseerd op een oud prijspeil uit 2002. Aanpassing voor prijspeil 2004 veroorzaakt een stijging tot € 69,4 miljoen.

In het MIT is een taakstellend bedrag beschikbaar van € 52 miljoen voor het Wilhelminakanaal Tilburg. Het tekort voor de Visievariant bedraagt daarmee € 17,4 miljoen.

De kanaalgebonden bedrijven in Tilburg hebben aangegeven onder een aantal voorwaarden mee willen betalen aan de verruiming van het kanaal, startend op het moment dat de kanaalverruiming gereed is. De bijdrage komt in de Visievariant uit op circa € 1,2 miljoen. De gemeente Tilburg draagt zelf € 6,0 miljoen bij vanuit middelen die waren gereserveerd voor renovatie van de haven Loven. Met de maximale rijksbijdrage, de bijdrage (achteraf) van het bedrijfsleven en de bijdrage van de gemeente Tilburg is in totaal circa € 59,2 miljoen beschikbaar voor verruiming van het kanaal. Het resterende dekkingverschil is € 10,2 miljoen. Hiervoor zijn geen aanvullende financieringsbronnen gevonden.

In termen van renovatie wordt in de Visievariant het baggeren op het trajectdeel Kraaiven-Loven niet opgepakt, wat vanuit benuttingsoogpunt wel degelijk noodzakelijk is aangezien het overgrote deel van het vervoer van en naar bedrijventerrein Loven is. Dit vergt alsnog een extra investering van € 5,1 miljoen, bovenop het geraamde totaal bedrag van € 69,4 miljoen voor kanaalaanpassingen.

In dit alternatief wordt Rijkswaterstaat gevraagd toe te staan dat klasse IV schepen op een klasse II-vaarweg varen. Gezien de huidige stand van het onderhoud op het kanaal zal het kanaal echter eerst op orde moeten worden gebracht alvorens grotere schepen kunnen worden toegelaten. Klasse IV schepen veroorzaken immers twee maal zoveel waterverplaatsing als de huidige klasse II schepen. De oevers en de bodemdiepte zullen optimaal moeten zijn om deze schepen in één richting te laten varen. De klasse IV-schepen zullen een stuk achteruit moeten varen wanneer ze terug willen richting Oosterhout. Een achteruitvarend schip en een kerend schip blokkeert de vaarweg, bovendien kan van passeren geen sprake zijn. Uit oogpunt van veiligheid is dit alleen mogelijk bij weinig verkeersaanbod en intensieve verkeersbegeleiding. Zeker in de drukke zomermaanden met veel recreatietoervaart is dit een risicovolle situatie, tenzij dure aanpassingen worden getroffen aan de vaarweg en alternatief A eigenlijk alsnog wordt uitgevoerd (volledige verruiming tot klasse IV tot bedrijventerrein Kraaiven).

Bij verbreding van het kanaal profiteren een beperkt aantal Tilburgse bedrijven (11 bulkbedrijven en 1 containerbedrijf) die nu ook al over het kanaal vervoeren. Er worden geen nieuwe natte bedrijven aangetrokken,

er is vooral een regionaal belang mee gemoeid. Op nationale schaal zijn er geen economische effecten.

Het nul-plus-alternatief past binnen het taakstellend budget, is de meest effectieve oplossing die direct ter hand kan worden genomen en maakt een optimale benutting van de vaarweginfrastructuur in Tilburg mogelijk. Hoewel bij het uitvoeren van de Visievariant het potentiële vervoer over water van bulk verder zou kunnen stijgen, profiteren slechts enkele bedrijven en wegen de daarmee gemoeide kosten niet op tegen de te verwachten baten.

Motie 37

Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 24 november 2004 een motie ingediend (29 800A, nr. 37) waarin de Kamer vraagt om in overleg met de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg tot een effectieve oplossing te komen voor verruiming van het Wilhelminakanaal, die eerder dan in 2007 in uitvoering kan komen, en zo mogelijk aanbestedingsmeevallers aan te wenden om een resterend financieringstekort te dekken.

Op basis van de uitgevoerde kosten-baten analyse en inhoudelijke afwegingen op het gebied van verkeer en vervoer, verkeersmanagement en financiering, kom ik tot de conclusie dat de Visievariant qua probleemoplossend vermogen, rentabiliteit en financiering geen effectieve oplossing is voor het Wilhelminakanaal in Tilburg.

8 Verdere procedure

Met het besluit tot uitvoering van het nul-plus-alternatief als uitvoeringsvariant is de MIT-procedure afgelopen. Wel worden de wettelijke adviseurs, de voorzitter van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage, alsmede degenen die tijdens de inspraakprocedure schriftelijk hebben gereageerd van dit besluit in kennis gesteld. Dit besluit wordt tevens gepubliceerd in de staatscourant en de desbetreffende dag-, nieuws- en huis aan huis bladen.

Rijkswaterstaat zal verder initiatieven ontplooien om zo spoedig mogelijk het achterstallig onderhoud aan het Wilhelminakanaal in Tilburg in te lopen. De gemeente Tilburg is reeds ver gevorderd met de ontwikkeling van de korte langshaven op bedrijventerrein Vossenbergh. Planologische inpassing en realisatie is een gemeentelijke aangelegenheid. Ik zal hierover op korte termijn met de gemeente Tilburg nader in overleg treden.

Door de keuze voor het nul-plus-alternatief voor het Wilhelminakanaal valt er binnen het MIT middelen vrij (€ 39,6 miljoen). Gezien de knelpunten op de andere dossiers ben ik voornemens € 5 miljoen in te zetten ten behoeve van het realiseren van ligplaatsen en auto-afzetplaatsen langs de hoofdvaarwegen (in overleg met de binnenvaartsector). Daarnaast ben ik voornemens om een bedrag van € 34,6 miljoen in te zetten voor de Noordwest-tangent te Tilburg. Het voorstel wordt gesteund door zowel de regio, provincie als de binnenvaart.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs