



Bestuursovereenkomst Project Optimalisatie Wilhelminakanaal tussen Kraaiven en Loven

tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg betreffende aanpassingen aan het Wilhelminakanaal tussen Kraaiven en Loven: de financiering en de realisatie van de optimalisatie Wilhelminakanaal voor gebruik van klasse IV schepen tussen haven Kraaiven en haven Loven.

De hiernavolgende partijen,

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer V. Karremans, handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden inclusief de verantwoordelijkheid voor de rol als vaarwegbeheerder (uitvoerend door Rijkswaterstaat), hierna 'de Staat';
2. De provincie Noord-Brabant en, voor zover het hun publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, in deze vertegenwoordigd door de gedeputeerde voor Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit, de heer S. Smeulders, daarbij handelend ter uitvoering van het collegebesluit van 28 oktober 2025 en daartoe gemachtigd door de Commissaris van de Koning van de provincie Noord-Brabant en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, hierna gezamenlijk te noemen 'de Provincie';
3. De gemeente Tilburg, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer R. Grashoff gevolmachtigd op basis van artikel 171, tweede lid, van de Gemeentewet ter uitvoering van het collegebesluit d.d. 28 oktober 2025 en van het besluit van de gemeenteraad d.d. 15 december 2025, hierna genoemd 'de Gemeente';

Hierna gezamenlijk te noemen 'Partijen'

Overwogen dat:

- bij het realiseren van de opwaardering van het Wilhelminakanaal voor Klasse IV scheepvaart (bestuursovereenkomst nr. 31050249.004, zgn. 'Fase 1') zich geohydrologische problematiek heeft voorgedaan, die wijziging van de oorspronkelijke uitvoering van Fase 1 noodzakelijk maakte en dit heeft geleid tot de keuze om alsnog Sluis II te herbouwen,
- conform de evaluatie van Fase 1 het van belang is om vanuit het gezamenlijk perspectief van Partijen samen te werken en hiertoe een passende governancestructuur te hanteren,
- op 23 mei 2018 door de Stuurgroep Wilhelminakanaal een Plan van Aanpak 'Structurele oplossing opwaardering Wilhelminakanaal: herbouw Sluis II' is vastgesteld, als uitwerking van de Intentieverklaring en de evaluatie van Fase 1,
- Partijen in de intentieverklaring *Structurele oplossing opwaardering Wilhelminakanaal: herbouw sluis II* (publicatie Staatscourant 12 juni 2018) hebben bevestigd Sluis II te herbouwen.
- Partijen op 10 maart 2025 een bestuursovereenkomst (zaak-ID 31159440) hebben gesloten betreffende het vervolgtraject verbreding Wilhelminakanaal: 'de financiering en de realisatie van het project Herbouw Sluis II, inclusief benodigde aanpassingen aan het kanaal en Sluis III', en hebben hiervoor middelen beschikbaar gesteld;
- het enkel realiseren van het project Wilhelminakanaal fase 1/herbouw Sluis II suboptimaal is, aangezien de direct watergebonden bedrijven aan het aansluitende vaarwegtraject vanaf Kraaiven tot Loven en de haven Loven nu nog gelegen zijn aan een klasse II vaarweg/haven en deze bedrijven daarom niet kunnen profiteren van de opwaardering naar klasse IV.
- Klasse II schepen niet toekomstbestendig zijn aangezien deze minder duurzaam zijn en onvoldoende concurreren met het wegtransport, waardoor er een reversed modal-shift ontstaat als er geen toekomstgerichte oplossing wordt gevonden.
- Tilburg is benoemd als bovengemiddeld multimodaal logistiek en economisch knooppunt op de Goederencorridor Zuidoost en corridorpartijen, zijnde Ministerie van IenW, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek, zich daarmee in de periode tot 2030 gecommitteerd hebben om vanuit het gedeeld corridorbelang gezamenlijk acties te ondernemen om meer vervoer van weg naar water en spoor te verschuiven.
- Partijen in 2020 de intentieverklaring Wilhelminakanaal Fase 1,5 en haven Loven hebben gesloten om het Wilhelminakanaal voor klasse IV-scheepvaart geschikt te maken tussen Sluis III en Haven Loven om hiermee het rendement van de maatschappelijke investeringen te vergroten en hiertoe afspraken willen maken in deze bestuursovereenkomst over de financiën en de taakverdeling voor



- de realisatie van dit project, verder te noemen: Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven-Loven.
- MKBA-onderzoek heeft aangetoond dat een volwaardige opwaardering van het Wilhelminakanaal voor klasse IV schepen met krap vaarwegprofiel tussen Kraaiven en Loven financieel niet haalbaar is en daarom gezocht is naar een passende oplossing waarmee optimaal gebruik gemaakt kan worden van de thans aanwezige vaarweginfrastructuur, waarbij klasse IV schepen met diepgangbeperking van 2,10 meter (huidige diepgang) op basis van een gedeeltelijk enkelstrooks vaarwegprofiel haven Loven kunnen bereiken.
 - in het BO MIRT van 2023 is opgenomen dat partijen conform het Realisatiepact knooppunt Tilburg bij implementatie van onder andere het beter benutten en optimalisatie van het Wilhelminakanaal traject Sluis III-Loven, door toepassing van een enkelstrooks vaarwegprofiel voor klasse IV schepen met diepgangbeperking tot 2,10 meter samen op te trekken.
 - Gemeente en Provincie de mogelijkheid houden om het Wilhelminakanaal tussen haven Kraaiven en haven Loven op lange termijn -en wanneer hier voldoende noodzaak voor is- verder op te waarderen naar een klasse IV vaarweg met krap vaarwegprofiel.

Partijen komen het volgende overeen:

Artikel 1. Gehanteerde begrippen

In deze bestuursovereenkomst wordt verstaan onder:

- **Budget:** Financiële middelen die partijen beschikbaar stellen voor het realiseren van het Werk, gebaseerd op een kostenraming met een variatiecoëfficiënt van 25% en daarbovenop een prognose voor prijsindexatie en een aanvulling voor mogelijk deels emissieloze uitvoering.
- **Directeurenoverleg:** Bestaand hoogambtelijk overleg over de projecten Wilhelminakanaal, waarin afstemming tussen Partijen plaatsvindt over zowel project herbouw Sluis II als project Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven-Loven met betrekking tot de aansturing van het projectteam tijdens de voorbereiding van de realisatie en voorbereiding van de stuurgroep. Tijdens de realisatie van het werk is de rol voorbereiding van de stuurgroep.
- **Fonds:** een afgezonderde post in de financiële administratie bij de gemeente Tilburg (waar de gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant middelen inbrengen) met als doel via herstructurering van bedrijfskavels meer bedrijven direct (watergebonden) en indirect (waterverbonden) gebruik te laten maken van het Wilhelminakanaal.
- **Meerwerk:** werkzaamheden die de aannemer uitvoert bovenop de oorspronkelijk overeengekomen werkzaamheden, en waarvoor een extra vergoeding aan de aannemer verschuldigd is.
- **Projectteam:** Een vanuit de gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant samengesteld team voor de voorbereiding en uitvoering van het Werk en de (financiële) verantwoording.
- **Scopewijziging:** een wijziging in de vastgestelde scope van het project, waardoor de aard of omvang van de te verrichten werkzaamheden afwijkt van de oorspronkelijke afspraken en waarvoor soms een extra vergoeding aan de aannemer verschuldigd is.
- **Stuurgroep:** Bestaand bestuurlijk overleg over de projecten Wilhelminakanaal in Tilburg (herbouw Sluis II Wilhelminakanaal en Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven-Loven), waarin de Partijen zijn vertegenwoordigd en eindverantwoordelijk zijn voor de uitvoering van deze bestuursovereenkomst.
- **Watergebonden kavels:** kavels die direct aan een kade of vaarwater liggen, waarop bedrijven zijn of worden gevestigd die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van op- en overslag en het transport van goederen over water.
- **Waterverbonden kavels:** Kavels die niet direct aan een kade of vaarwater liggen, maar waarop bedrijven zijn of worden gevestigd die structureel een substantieel deel van hun goederenstromen over water vervoeren.
- **Werk:** Afbakening van de werkzaamheden van het project Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven – Loven die moeten worden verricht om uiteindelijk het projectresultaat te kunnen leveren, op hoofdlijnen bestaande uit de volledige voorbereiding en realisatie van de volgende infrastructurele werken:
 - sloop en herbouw van drie beweegbare bruggen, geschikt voor klasse IV scheepvaart;
 - Aanpassingen om een vlotte en veilige passage van maatgevende klasse IV schepen van 90 meter lengte, 9,50 meter breedte en een maximale diepgang van 2,10 meter mogelijk te maken:
 - vervangen damwanden in de buitenbocht tussen brug Lijnsheike en Heikantsebaan ten behoeve van het kunnen realiseren van een 'bakprofiel' bodem in deze buitenbocht;
 - instellen enkelstrooks vaarwegprofiel tussen voormalige zwaaiom ten oosten van de Midden-Brabantweg en de brug Heikantsebaan, te formaliseren door plaatsing van scheepvaartbebording waarbij het scheepvaartverkeer in onderlinge afstemming het varen op dit vaarwegtraject onderling dient te regelen;
 - Wachtplaats voor klasse IV schepen:
 - ten westen van brug Dr. Deelenlaan
 - ten oosten van brug Dr. Deelenlaan, te realiseren aan de noordkant in de voormalige zwaaiom direct ten oosten van de Midden-Brabantweg
 - ten behoeve van het wachten voor het enkelstrooks vaarwegtraject in de voormalige zwaaiom, aan de zuidkant



- ten zuidoosten van brug Heikantsebaan
 - noodzakelijke verleggingen van kabels en leidingen, voortkomend uit de werkzaamheden.
- Voor een uitgebreide omschrijving van het Werk wordt verwezen naar de als Bijlage A bij deze bestuursovereenkomst gevoegde Scopebeschrijving.

Artikel 2. Organisatie en aanbesteding

1. Partijen zijn vertegenwoordigd in een Stuurgroep, die uitvoering geeft aan zowel deze bestuurs-overeenkomst als de bestuursovereenkomst Wilhelminakanaal Sluis II. Besluitvorming in de Stuurgroep is op basis van consensus. De Gemeente wordt in de Stuurgroep vertegenwoordigd door de wethouder en de Provincie door de gedeputeerde. Rijkswaterstaat wordt vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt vertegenwoordigd door directeur Maritieme Zaken.
2. Partijen hebben een Directeurenoverleg ingesteld. Het Directeurenoverleg bestaat uit de (vertegenwoordigers van) interne opdrachtgevers van Partijen; voor de Gemeente is dit teammanager Mobiliteit, voor de Provincie is dit de Programmamanager Infrastructurele Projecten, voor Rijkswaterstaat is dit de directeur Projecten van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland en voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dit afdelingshoofd binnenvaart en vaarwegen.
3. Provincie en Gemeente hebben een gezamenlijk Projectteam ingericht dat zorg draagt voor de voorbereiding en uitvoering van het Werk en de financiële verantwoording. Aansturing van het Projectteam tijdens de realisatie van het Werk vindt plaats door de Programmamanager van Gemeente.
4. Partijen merken de Gemeente aan als aanbestedende dienst. De Gemeente sluit het contract met de aannemer voor het realiseren van het Werk. De Programmamanager Fysieke Leefomgeving van de Gemeente is primair verantwoordelijk voor de realisatie, informeert het Directeurenoverleg en legt verantwoording af aan de Stuurgroep.
5. Voorbereiding en uitvoering van het Werk vindt plaats volgens de vigerende werkwijze en procedures van de Gemeente.
6. De beoordeling van inschrijvingen vindt door het Projectteam plaats en het Projectteam verstrekt het gunningsadvies. De Partijen worden geïnformeerd over het gunningsadvies. De Gemeente zal de opdracht gunnen conform het gunningsadvies en verstrekt ook opdracht voor eventueel daaropvolgend meerwerk, mits dit passend is binnen het Budget. De Partijen worden geïnformeerd over het verstrekken van opdracht voor meerwerk.
7. Indien blijkt dat het Werk niet binnen het Budget, zoals benoemd in artikel 9 lid 2 van deze bestuursovereenkomst, kan worden gerealiseerd, dan treden Partijen met elkaar in overleg, zoals benoemd in artikel 9, lid 13.
8. Rijkswaterstaat Zuid-Nederland zal vanuit haar rol als (vaarweg)beheerder zorgdragen voor het tijdig beschikbaar stellen van voldoende capaciteit om input te kunnen geven aan het Projectteam in de voorbereidingsfase en tijdens de Realisatie van het Werk.

Artikel 3. Scopewijzigingen

1. Partijen hebben voor het Werk de als bijlage A gevoegde Scope vastgesteld en bij verzoeken tot scopewijziging van het Werk stelt het Projectteam een advies op. In het advies vindt de integrale afweging plaats van de effecten op het projectdoel (risico, tijd, geld, kwaliteit).
2. Scopewijzigingen moeten worden vastgesteld door de Stuurgroep.
3. De Stuurgroep kan het Directeurenoverleg machtigen om te besluiten over scopewijzigingen, rekeninghoudend met het mandaat van de desbetreffende vertegenwoordiger in het Directeurenoverleg.
4. Extra kosten die worden veroorzaakt door gevraagde scopewijzigingen komen volledig voor rekening van de veroorzakende respectievelijk verzoekende partij(en).

Artikel 4. Beheersdaden en grondposities

1. Partijen zullen geen besluiten nemen of handelingen verrichten, anders dan daartoe verplicht op grond van wet- en regelgeving, die een nadelige invloed kunnen hebben op de realisatie van het



Werk noch op de belangen van (een van de) Partij(en) in het gebied waar het Werk wordt gerealiseerd, anders dan na voorafgaande instemming van de andere Partijen.

Overeengekomen wordt dat bij het tot stand komen van het 'Werk', geen grondtransacties benodigd zijn ten aanzien van Staatsgronden. Ook worden ten aanzien van het 'Werk', geen Staatsgronden (tijdelijk) in gebruik gegeven, anders dan voor doeleinden tijdens de realisatie van het 'Werk'.

Artikel 5. Planning

1. Partijen spannen zich in om de uitvoering van het Werk zo spoedig mogelijk aanvang te laten nemen en streven ernaar dat het Wilhelminakanaal voor klasse IV-scheepvaart tussen haven Kraaiven en haven Loven in gebruik genomen kan worden per 2030, conform de als Bijlage A bijgevoegde Nadere detaillering van het Werk.

Artikel 6. Overdracht, beheer en onderhoud

1. Het Projectteam draagt zorg voor de uitvoering van het beheer en onderhoud van het Werk gedurende een onderhoudsperiode van 12 maanden, om na te gaan of het Werk aantoonbaar aan de eisen voldoet. Deze periode vangt aan twee maanden na het storingsvrij functioneren van het volledige Werk. Het projectteam dient rekening te houden met een transitieperiode van 3 maanden voorafgaand aan de realisatie van het project van de zittende aannemer van Rijkswaterstaat naar de aannemer van het project en een transitieperiode van 3 maanden aan het einde van de onderhoudsperiode van 12 maanden van de aannemer van het project naar de zittende aannemer van Rijkswaterstaat.
2. Zowel de storingsvrije periode, de transitieperiodes en de onderhoudsperiode maken onderdeel uit van het in artikel 2, lid 4, van deze overeenkomst genoemde contract met de aannemer. Alleen de onderdelen die deel uit maken van de Scopeomschrijving in het traject tussen haven Kraaiven en haven Loven vallen hieronder.
3. Na afloop van de onderhoudsperiode van twaalf maanden én na acceptatie van het Werk door Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder, komt het beheer en onderhoud en de daaruit voortvloeiende kosten bij Rijkswaterstaat. De acceptatie door Rijkswaterstaat wordt vastgelegd in een proces-verbaal van overdracht.

Artikel 7. Taken vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat

1. Rijkswaterstaat zal in de rol van vaarwegbeheerder van het Wilhelminakanaal het Projectteam faciliteren om het Werk mogelijk te maken.
2. Rijkswaterstaat zorgt dat per Q1 2030 het vaarwegprofiel van het Wilhelminakanaal tussen haven Kraaiven en haven Loven toereikend is (conform leggerprofiel) voor klasse IV schepen met een maximale diepgang van 2,10 meter, behoudens de buitenbocht tussen brug Heikantsebaan en Lijnsheike die binnen het Werk zal worden aangepast. Dit betreft regulier baggeronderhoud aan de vaarweg.
3. Rijkswaterstaat zal zich inspannen vanuit haar verantwoordelijkheid als vaarwegbeheerder om – binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en daarvoor verantwoordelijke onderdelen – alle noodzakelijke wijzigingen in wet- en regelgeving door te voeren die noodzakelijk zijn om de beoogde scheepsafmetingen toe te kunnen staan op dit traject.
4. Rijkswaterstaat zorgt binnen haar eigen organisatie voor goedkeuring op alle afwijkingen van de Richtlijn Vaarwegen voortkomend uit de scope van het Werk, zodat het beoogde doel met het Werk bereikt wordt.
5. Alle benodigde inspanningen van Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder om het Werk mogelijk te maken vinden plaats zonder verrekening van de hiermee samenhangende kosten. Onvoorziene projectgebonden beheerkosten van Rijkswaterstaat als gevolg van onvoldoende interne formatie of specifiek benodigde deskundigheid kunnen in aanmerking komen voor verrekening op het Budget, na akkoord van de Stuurgroep.

Artikel 8. Inspanningen gemeente Tilburg

1. Naast de infrastructurele aanpassingen die gedaan worden binnen het Werk hebben Partijen zich



conform afspraken in het Realisatiepact knooppunt Tilburg¹ geconformeerd om in een langjarige samenwerking de verduurzaming van het multimodaal knooppunt Tilburg binnen bovengemiddeld multimodaal logistiek en economisch knooppunt op de Goederencorridor Zuidoost verder invulling te geven. Er worden diverse inspanningen gepleegd om tot de realisatie van clean energy faciliteiten te komen die bijdragen aan emissieloos vervoer en bouw.

2. Gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant gaan een fonds van € 10 miljoen inrichten om hiermee sturing te kunnen geven aan revitalisering van watergebonden en waterverbonden kavels op bedrijventerreinen Loven, Kraaiven en Vossenbergh. Met als doel om het 'juiste bedrijf op de juiste plek' te laten vestigen voor de bedrijfskavels langs het Wilhelminakanaal en haven Loven om zo het rendement van de investering in het Wilhelminakanaal te vergroten. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de diepgangbeperking van 2,10 meter naar haven Loven en de mogelijkheden voor schepen met grotere diepgang naar haven Kraaiven. Dit doen zij onder andere door met ruimtelijk/juridische instrumentarium te sturen op watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid langs het Wilhelminakanaal en haven Loven waarbij de te vestigen bedrijven een deel van hun ladingstromen via het water afwikkelen. In bijlage B bij deze bestuursovereenkomst zijn de kaders voor dit fonds opgenomen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt jaarlijks geïnformeerd over de inzet van dit fonds.
3. De gemeente spant zich in om met het watergebonden bedrijfsleven dat gevestigd is in haven Kraaiven en in haven Loven tot afspraken te komen over de termijn waarop zij emissieloos varen, vooruitlopend op Europese regelgeving hieromtrent en in lijn met de stikstofeisen.

Artikel 9. Financiële afspraken

1. Partijen stellen Budget ter beschikking voor de voorbereiding en realisatie van het Werk genoemd in artikel 1. Er vinden geen verrekeningen voor afkoop beheer-, onderhouds- en bedieningskosten tijdens de levensduur van de onderdelen van het Werk tussen partijen plaats.
2. Het Budget bedraagt € 49,30 miljoen (prijspeil 2025 met daarbij inbegrepen een reservering voor prognose voor de prijsindex voor jaren tot aan realisatie).
3. De budgetbijdrage wordt als volgt over Partijen verdeeld:
 - a. De Staat: € 16,43 miljoen
 - b. De Provincie: € 16,43 miljoen
 - c. De Gemeente: € 16,43 miljoen
4. Provincie en Gemeente richten een fonds op voor de revitalisering van bedrijventerreinen en dan specifiek gericht op watergebonden en -verbonden bedrijven. De inleg in dit fonds is € 10,0 miljoen zijnde € 5,00 miljoen door de provincie en € 5,00 miljoen door de Gemeente. Het bedrag van dit fonds maakt geen onderdeel uit van het Budget, zoals genoemd in artikel 9, lid 2 maar wordt wel direct na publicatie in de Staatscourant gereserveerd op een afzonderlijk budget in de begroting van de gemeente Tilburg.
5. Daarnaast wordt er een eenmalige regionale bijdrage gedaan aan de trimodale gebiedsontwikkeling in Loven. Provincie draagt € 1,75 miljoen bij en Gemeente draagt € 3,00 miljoen bij.
6. Over de bijdrage van Provincie aan Gemeente zoals genoemd in Artikel 9, lid 3 is geen BTW verschuldigd. Over de bijdrage van de Staat aan Gemeente is wel BTW verschuldigd en deze maakt onderdeel uit van het Budget;
7. Het Budget zoals genoemd in artikel 9, lid 2 is beschikbaar tot de beëindiging van onderhavige bestuursovereenkomst.
8. De Provincie stelt haar bijdragen van € 16,43 miljoen en € 1,75 miljoen zoals genoemd in artikel 9 lid 3 en lid 5 beschikbaar conform de Algemene bijdrageverordening Noord-Brabant. De Gemeente vraagt de bijdrage aan bij de Provincie. Hoe de bijdrage aan het fonds zoals genoemd in lid 4 beschikbaar wordt gesteld, zal worden beschreven en vastgelegd in een nog op te stellen aanvullende samenwerkingsovereenkomst (SOK).
9. De Staat is voornemens haar vaste bijdrage van € 16,43 miljoen te verminderen met de reeds eerder verstrekte € 4,75 miljoen die aan de gemeente Tilburg voor dit project is overgemaakt. Na

¹ In Realisatiepact Knooppunt Tilburg hebben partijen beschreven welke stappen en genomen worden voor verdere invulling van de doelstelling en ambities vanuit de Goederenvervoeragenda voor GVC Zuidoost.



publicatie van deze bestuursovereenkomst zal het kasritme van de verhoogde uitkering worden gebaseerd op de verwachte kasuitputting van het project en in overleg met de gemeente Tilburg worden vastgelegd.

10. Aan het begin van enig jaar worden de kosten verrekend van het voorgaande jaar. De betalingen van de Provincie aan de Gemeente vinden plaats conform de voorwaarden zoals die worden opgenomen in de bijdragebeschikking.
11. De direct aan het project te herleiden kosten die Gemeente en Provincie maken voor personele inzet in het Projectteam komen ten laste van het Budget;
12. Het Projectteam zal de Stuurgroep op diens verzoek alle inzichten verschaffen van het financiële verloop van het project. Het Projectteam zal Partijen volgens de cyclus van Gemeente, driemaal per jaar rapporteren over de stand van zaken van het project, in het bijzonder wat betreft de aspecten tijd/planning, financiën/budget en risicomanagement.
13. Overschrijding van het Budget komt, tenzij door Partijen anders overeengekomen, voor rekening en risico van Gemeente en Provincie, in verhouding van 50–50%. Indien er sprake is van substantiële/onvoorziene en onoverkomelijke omstandigheden, dan treden Partijen met elkaar in overleg.
14. In het geval dat bij beëindiging van de overeenkomst na realisatie van het Werk, de werkelijke kosten lager uitvallen dan het Budget, zoals bedoeld in lid 2, dan valt het financiële voordeel toe aan Gemeente en Provincie, in verhouding van 50–50%.

Artikel 10. Regeling nadeelcompensatie

1. Claims nadeelcompensatie worden door Gemeente Tilburg behandeld. Partijen worden op de hoogte gesteld van ingediende claims nadeelcompensatie.
2. De kosten van nadeelcompensatie inclusief procedurekosten als bedoeld in lid 1 maken onderdeel uit van het Budget zoals genoemd in artikel 9, lid 2.

Artikel 11. Onvoorziene omstandigheden

1. Indien onvoorziene omstandigheden opkomen die van dien aard zijn dat die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van deze overeenkomst, zullen partijen over (de noodzaak van) wijziging van deze overeenkomst in overleg treden en zullen zo nodig de overeenkomst hierop aanpassen.
2. Partijen merken als onvoorziene omstandigheid in elk geval aan de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten benodigd voor de tijdige realisatie van het Werk, één en ander met inbegrip van wijzigingen van regelingen of onherroepelijke beslissingen van een bestuursorgaan (buiten de organisatie van één der Partijen gelegen) of rechterlijke instantie.

Artikel 12. Vroegtijdige beëindiging

1. Indien op basis van het gunningsadvies, zoals genoemd in artikel 2, lid 6, van deze overeenkomst blijkt dat realisatie van het Werk niet haalbaar is binnen het Budget en het op basis van artikel 2, lid 7, van deze overeenkomst gevoerde overleg tussen Partijen niet leidt tot een gepaste oplossing zal niet tot gunning van het Werk worden overgegaan. Partijen kunnen hierna in gezamenlijkheid besluiten deze overeenkomst te beëindigen.
2. De kosten door Partijen gemaakt voor de voorbereiding van het Werk voor de beëindiging van de overeenkomst, zullen naar rato van de inbreng door partijen, conform artikel 9, lid 3, van deze overeenkomst door Partijen worden gedeeld.
3. Onverminderd wat in deze bestuursovereenkomst is vastgelegd, kan elk van de partijen de bestuursovereenkomst door middel van een aangetekend schrijven buiten rechte geheel of gedeeltelijk ontbinden indien de andere partij in verzuim is, dan wel nakoming blijvend of tijdelijk onmogelijk is.
4. Indien een van de partijen gedurende een langere periode dan drie maanden ten gevolge van overmacht haar verplichtingen op grond van de bestuursovereenkomst niet kan nakomen, heeft de andere partij het recht de bestuursovereenkomst door middel van een aangetekend schrijven met



onmiddellijke ingang buiten rechte geheel of gedeeltelijk te ontbinden, zonder dat daardoor enig recht op schadevergoeding zal ontstaan.

5. Onder overmacht wordt in ieder geval niet verstaan: gebrek aan personeel, stakingen, ziekte van personeel en tekortschieten van ingeschakelde derde partijen.
6. Ingeval van overmacht gaan partijen niet eerder tot ontbinding over dan nadat een termijn van drie maanden is verstreken, tenzij partijen een andere termijn overeenkomen.

Artikel 13. Geschillenregeling

1. Op deze overeenkomst en de daaruit voortvloeiende rechtsverhoudingen is het Nederlands recht van toepassing.
2. Alle geschillen in verband met deze overeenkomst of met afspraken die daarmee samenhangen, worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag. Een partij kan zich echter pas op andere wijze dan in kort geding tot de rechter wenden, indien het geschil niet volgens de procedure van het derde tot en met vijfde lid binnen 16 weken is opgelost.
3. Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partij(en) mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
4. Binnen 15 werkdagen na de dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partij(en).
5. Binnen 15 werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn overleggen partijen over een oplossing van het geschil. Elke partij kan zich door deskundigen doen bijstaan.

Artikel 14. Looptijd en publicatie van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door Partijen en met ingang van de dag na publicatie in de Staatscourant en eindigt uiterlijk op de datum dat de financiële afwikkeling conform het bepaalde in deze overeenkomst heeft plaatsgevonden, maar niet eerder dan nadat het Werk, met inachtneming van de onderhoudsperiode van de aannemer (als bedoeld in artikel 6, lid 1), is overgedragen aan vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat.
2. Rechtsgevolgen welke voortvloeien uit deze overeenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan binnen 10 jaar na de beëindiging van deze overeenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig het bepaalde in deze overeenkomst, en komen voor rekening en risico van Partijen, naar rato van de bijdrage in het budget, zoals genoemd in artikel 9, lid 3, van deze overeenkomst.

Artikel 15. Bijlagen

Bij deze overeenkomst zijn de volgende bijlagen gevoegd:

- Bijlage A Nadere detaillering van het Werk,
 - Bijlage B Fonds Watergebonden en -verbonden bedrijvigheid,
- welke integraal onderdeel uitmaken van deze bestuursovereenkomst.

Artikel 16. Slotbepalingen

1. Indien bepalingen uit deze overeenkomst afwijken van of strijdig zijn met eerder ten aanzien van tussen Partijen gemaakte afspraken, hoe ook genaamd, gelden de bepalingen uit deze overeenkomst.
2. Bij strijdigheid tussen de inhoud van deze overeenkomst en de stukken waarnaar wordt verwezen, prevaleert de inhoud van deze overeenkomst.
3. Alle correspondentie tussen Partijen zal in beginsel worden gericht aan:

Gemeente Tilburg
Teammanager mobiliteit
t.a.v. dhr. J. Maijers
Postbus 90155



5000 LH Tilburg

Provincie Noord-Brabant
Programmamanager Infrastructurele Projecten
t.a.v. dhr. S. van Loon
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
t.a.v. dhr. W. Fabries
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

4. Indien een bepaling van deze overeenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, uit deze overeenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van de overeenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.
5. Binnen 10 werkdagen na ondertekening van deze overeenkomst wordt de inhoud daarvan door de Staat gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus opgemaakt en in drievoud ondertekend, te Den Haag, 30 maart 2026

*DE STAAT,
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
V. Karremans*

*DE PROVINCIE,
Gedeputeerde Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit,
S. Smeulders*

*DE GEMEENTE,
Wethouder Openbare ruimte, Mobiliteit, Onderwijs en Arbeidsparticipatie
R. Grashoff*

BIJLAGE A – NADERE DETAILLERING VAN HET WERK

Bijlage bij de bestuursovereenkomst tussen PARTIJEN betreffende de 'Optimalisatie van het Wilhelminakanaal voor gebruik van klasse IV schepen tussen haven Kraaiven en haven Loven.

Inleiding

Deze memo bevat de beschrijving van de scope van het project 'Optimalisatie van het Wilhelminakanaal tussen haven Kraaiven en haven Loven ten behoeve van klasse IV schepen'. Het memo wordt parallel aan de bestuursovereenkomst vastgesteld en vormt hiermee een onderbouwing bij deze overeenkomst.

Doel van het project

Doel van dit project is alle maatregelen te nemen waardoor het Wilhelminakanaal tussen haven Kraaiven tot aan haven Loven bevaarbaar wordt voor klasse IV schepen met diepgangbeperking. Dit project draagt significant bij aan het bovenliggend doel, namelijk de verbetering van de bereikbaarheid van watergebonden Tilburgse bedrijven voor de binnenvaart, meer kansen voor de lokale economie en stimulans voor goederenvervoer over water.

Projectresultaat

Het op te leveren resultaat van dit project is een optimalisatie van het Wilhelminakanaal ten behoeve van CEMT klasse IV schepen met een diepgangbeperking tussen langshaven Kraaiven tot aan insteekhaven Loven² door het *beter benutten* van de huidige vaarweginfrastructuur. Dat wordt bereikt door onder andere het vervangen van drie beweegbare bruggen door bruggen met bredere doorvaartopening, het realiseren van een enkelstrooks vaarweprofiel over een deel van het traject en het aanpassen van het bodemprofiel in de buitenbocht tussen bruggen Lijnsheike en Heikantsebaan. Met dit projectresultaat wordt een oplossing gecreëerd die zonder meer toereikend is voor 10 CEMT klasse IV beroepsvaart schepen per dag. Bij een groter aanbod van klasse IV schepen zal opnieuw beoordeeld moeten worden of deze oplossing nog steeds afdoende is.

Projectafbakening

Het bevaarbaar maken van het Wilhelminakanaal voor klasse IV-schepen vindt (in dit project) plaats binnen een duidelijk afgebakend traject van het Wilhelminakanaal.

De volgende projectbegrenzings worden aangehouden:

- westzijde: oostelijke begrenzing haven Kraaiven (km. 22.130)
- oostzijde: brug Gelrebaan (km. 25.350)



Optimalisatie WHK Kraaiven – Loven met vaarweprofielen en locaties passeer-, wacht-, en ophoudplaatsen

² Voor de leesbaarheid wordt verder alleen de term 'haven' gebruikt. De vorm van deze havens is niet relevant voor het Werk



Uitgangspunten

1. De maatgevende diepgang voor scheepvaart blijft ongewijzigd en is 2,10 meter. Het bodemprofiel blijft daarmee ook ongewijzigd, behoudens in de buitenbocht tussen brug Lijnsheike en Heikantsebaan; daar wordt een bakprofiel toegepast;
2. Alleen waar noodzakelijk wordt de bestaande oever aangepast; zo veel mogelijk wordt de bestaande vaarwegcontour gehandhaafd;
3. Definitie maatgevende schepen
Beroepsvaart:
 - Scheepslengte 90 meter
 - Breedte 9,50 meter
 - Diepgang 2,10 meter (zoals huidig)
 - Doorvaarthoogte 5,25 meter (op basis van bestaande vaste bruggen; zoals huidig)
 - Tonnage: 950 tonRecreatievaart:
 - Lengte 15 meter
 - Breedte 4,25–4,50 meter
 - Diepgang 2,10 meterDe lengte is maatgevend voor met name het ontwerp van de wachtplaatsen voor recreatievaart.
4. De reeds aanwezige wachtplaatsen bij de beweegbare bruggen zijn geschikt voor maatgevende recreatievaart, na vervanging van deze bruggen.
5. De bestaande wachtplaatsen voor grote schepen bij de beweegbare bruggen, gelegen in het enkelstrooks vaarwegtraject worden niet vergroot/aangepast. Er wordt wel een voorziening getroffen zodat maatgevende schepen in geval van een brugstoring veilig kunnen afmeren.
6. Objecten die gerealiseerd worden gaan na 12 maanden beheer en onderhoud over naar Rijkswaterstaat. Nadere afspraken hierover worden in de bestuursovereenkomst vastgelegd.

De volgende werkzaamheden zijn onderdeel van de scope

Beweegbare bruggen

- Sloop en nieuwbouw op zelfde locatie van drie beweegbare bruggen (Waalstraat, Lijnsheike en Heikantsebaan) door bruggen met grotere dimensies:
 - Doorvaartbreedte: 14,00 meter
 - Ontwerpdiepgang: 2,80 meter
 - Totaalbreedte verkeersprofiel (tussen de leuning) over het brugdek:
 - Waalstraat: 5,43 meter
 - Lijnsheike: 10,00 meter
 - Heikantsebaan: 5,43 meterIndeling van het profiel voor wegverkeer over bruggen Waalstraat en Heikantsebaan is identiek
- Doorvaartopeningen worden in vaarwegas gepositioneerd, m.u.v. brug Lijnsheike. Door ligging van deze brug (in begin/einde van een lange bocht) wordt de doorvaartopening 2,00m verder richting de binnenbocht gepositioneerd
- Nieuwe fuiken en bodembescherming ter plaatse van brugopening
- Behoud van de bestaande functionaliteit bediening op afstand (vanuit bediening TILBURG) en mogelijkheid lokale bediening (in geval van nood/storing). Dit dient in afstemming te worden gedaan met project TB3 van Rijkswaterstaat (doorlooptijd tot 2029).

Voorzieningen ten behoeve van enkelstrooks vaarwegprofiel

- Wacht- / passeerplaatsen voorzien van afmeermogelijkheden om passage van schepen zo veilig mogelijk te faciliteren (locaties zie onder 'wachtplaatsen en afmeervoorzieningen')
- Scheepvaartbeoordeling met instructies aan schippers voor veilig gebruik enkelstrooks vaarwegprofiel (verbod tegemoetkomende maatgevende schepen, inclusief verplichting dit via marifoon onderling af te stemmen).

Wachtplaatsen / passeerplaatsen

- Realiseren van een wachtplaats voor maatgevende schepen komende vanuit haven Loven die het enkelstrooks vaarwegprofiel (afvarend, richting Oosterhout) in willen varen, d.m.v. meerpalen.
- Realiseren van wachtplaats voor maatgevende schepen die enkelstrooksprofiel in willen varen, aan zuidzijde in voormalige zwaairom tussen Midden-Brabantweg en brug Waalstraat, d.m.v. meerpalen;
- Realiseren van wachtplaats voor maatgevende schepen oostelijk van brug Dr. Deelenlaan, aan noordzijde in voormalige zwaairom tussen Midden-Brabantweg en brug Waalstraat, d.m.v. meerpalen;



- Realiseren van wachtplaats voor maatgevende schepen, westelijk van brug Dr. Deelenlaan;
- Realiseren afmeervoorzieningen voor maatgevende schepen, te gebruiken in geval van brugstoring bij beweegbare bruggen, waar geen wachtplaatsen of wachtvoorzieningen worden gemaakt zoals eerder beschreven (dus: oostelijk brug Waalstraat, westelijk en oostelijk brug Lijnsheike en westelijk brug Heikantsebaan)
- Realiseren passeerplaats ter hoogte van "historische kade" (gecombineerd met oostelijk afmeervoorziening brug Waalstraat en westelijke afmeervoorziening brug Lijnsheike)

Vaarwegprofiel, bodemprofiel en oeverbescherming

- Het vaarwegprofiel / De vaarwegcontour blijft ongewijzigd, m.u.v. wijzigingen die voortkomen uit wachtplaatsen voor beweegbare bruggen
- Vervangen damwanden van in de buitenbocht tussen brug Lijnsheike en Heikantsebaan ten behoeve van het kunnen realiseren van een 'bakprofiel' bodem in deze buitenbocht;
- Aanbrengen bodembescherming ter plaatse van nieuw aangebracht bakprofiel in buitenbocht.

Kabels en leidingen

- Aanpassen, (ver)leggen, vernieuwen en verwijderen van kabels en leidingen als gevolg van noodzakelijke ingrepen binnen de eerder benoemde onderdelen binnen de scope.

De volgende werkzaamheden zijn geen onderdeel van de scope (niet uitputtend)

- Aanpassingen aan/ten behoeve van de vaste bruggen (fietsbrug en verkeersbrug Dongenseweg, Midden-Brabantweg en Quirijnstoklaan);
- Aanpassen of vergroten doorvaarthoogte van de vaste bruggen;
- Aanpassingen aan oevers die nautisch/technisch niet strikt noodzakelijk zijn (bijv. ten gunste van ecologie);
- Baggeronderhoud vaarweg naar nautisch gegarandeerd onderhoudsprofiel / leggerprofiel > door RWS uit te voeren;
- Monitoren gebruik vaarweg door toestaan grotere schepen na ingebruikname/oplevering
- Meekoppelkansen: indien meekoppelkansen zich voordoen is het aan de opdrachtgevers om hierover een besluit te nemen. Uitgangspunt is dat meekoppelkansen geen onderdeel zijn van de scope.
- Raakvlakken: Fysieke raakvlakken zijn geen onderdeel van de scope.
- Bediening van beweegbare bruggen
- Meerjarig beheer en onderhoud op de gerealiseerde objecten
- Onderzoek naar kwaliteit AIS en marifoon signaal



BIJLAGE B – FONDS WATERGEBONDEN EN -VERBONDEN BEDRIJVIGHEID

Bijlage bij de bestuursovereenkomst tussen PARTIJEN betreffende de 'Optimalisatie van het Wilhelminakanaal voor gebruik van klasse IV schepen tussen haven Kraaiven en haven Loven.

Het doel van het fonds is het 'juiste bedrijf op de juiste plek' te laten vestigen voor de bedrijfskavels langs het Wilhelminakanaal op de bedrijventerreinen Loven, Kraaiven en Vossenbergh om zo het rendement van de investering in het Wilhelminakanaal te vergroten, door middel van:

- de aankoop van kavels langs het Wilhelminakanaal die niet worden gebruikt door watergebonden en waterverbonden bedrijven;
- de aankoop van kavels elders op het bedrijventerrein ten behoeve van (verplaatsing van) niet watergebonden en verbonden bedrijven langs het Wilhelminakanaal;
- de herontwikkeling van de aangekochte kavels ten behoeve van watergebonden en waterverbonden en te verplaatsen bedrijven;
- de verkoop van aangekochte kavels aan watergebonden, waterverbonden en te verplaatsen bedrijven;
- het toekomstbestendig verankeren van watergebonden en waterverbonden gebruik in het omgevingsplan en andere juridische middelen, op de herontwikkelde kavels en andere locaties waar dat opportuun is;

Uitgangspunten

- Het fonds wordt ingezet voor het bevorderen van watergebonden bedrijvigheid op de bedrijventerreinen Loven, Kraaiven en Vossenbergh;
- Het fonds kan ook ingezet worden voor de herstructurering van kavels van (toekomstige) waterverbonden bedrijven, die niet direct aan water liggen, maar waarvan aan- en afvoer van goederen via het water gaat lopen;
- Met dit fonds worden in de basis enkel locaties aangekocht, gerevitaliseerd (bijvoorbeeld sanering en sloop) en uitgegeven (verkoop of erfpacht);
- Het beheer en uitvoering van het fonds ligt volledig bij de gemeente Tilburg. De lasten en baten hieruit komen ten laste respectievelijk ten gunste van het fonds;
- Middelen die vanuit het fonds worden ingezet vloeien na verkoop of uitgifte in erfpacht weer terug naar het fonds zodat deze zoveel mogelijk revolverend ingezet kunnen worden binnen de afgesproken periode van 10 jaar. Door de middelen zoveel mogelijk revolverend in te zetten wordt er gestreefd naar een maximale hefboomwerking.

Omvang en looptijd

- Het fonds heeft bij start een omvang van 10 miljoen euro, waar gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant ieder 5 miljoen aan bijdragen.
- Partijen spannen zich in om het fonds in 2026 van start te laten gaan.
- De looptijd van het fonds is 10 jaar en kan na evaluatie mogelijk verlengd worden met 5 of 10 jaar.

Vervolgproces

- In het vervolgproces stellen gemeente Tilburg en Provincie Noord-Brabant een samenwerkingsovereenkomst op met daarin de randvoorwaarden en de governance afspraken. Ten behoeve van een optimale mate van revolverende werking zullen partijen onderzoeken hoe de toegezegde middelen het beste kunnen worden ingezet.