



> Retouradres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Gemeente Tilburg
T.a.v. dhr. A.L.J. Sprangers
Postbus 90155
5000 LH Tilburg

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Den Haag

Contactpersoon

M. Zdebski
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-21265512
marek.zdebski@minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/78953

Uw kenmerk

1527561

Datum 19 maart 2021
Betreft Brief aan RWS m.b.t. voorwaarden WHK fase 1,5

Beste heer Sprangers,

Bedankt voor uw schrijven van 25 november jl. waarin u informeert naar het standpunt van RWS/IenW ten opzichte van de oorspronkelijke uitgangspunten van het regionale project 'Wilhelminakanaal fase 1,5' en zowel de nodige procedurele stappen als beperkingen ten aanzien van het uiteindelijke gebruik van het kanaal door klasse IV-schepen.

Uw brief was gericht aan de HID van RWS Zuid-Nederland. In goed overleg met RWS en met uw vertegenwoordigers in de stuurgroep is besloten dat ik de brief beantwoord. Dit heeft te maken met het feit dat we inmiddels, op basis van voortschrijdend inzicht, moeten vaststellen dat fase 1,5 in zijn oorspronkelijke opzet niet haalbaar is. Deze conclusie hebben ook uw wethouder de heer Jacobs en gedeputeerde de heer van der Maat in een overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevestigd.

Er is een aantal redenen voor deze conclusie, te beginnen met recente ervaringen elders in Nederland aan de hand waarvan is gebleken dat het toelaten van bovenmaatse schepen tot schade aan kunstwerken, oevers en bodems kan leiden o.a. door de massa van grotere vaartuigen en de werking van de boegschroeven op bodem- en oeverconstructies.

Daarnaast is onder meer uit een vaarsimulatie van het onderzoeksinstituut Marin gebleken dat met de huidige kanaalbreedte klasse IV-schepen niet op een veilige manier naar Loven kunnen varen. Dit geldt met name voor de bochten waar het ontmoeten of passeren in de bocht met de gewenste Klasse IV scheepslengte van 105 meter voor elk vaartuig onmogelijk is. Dit resulteert in veiligheidsrisico's voor alle vaarweggebruikers, en vooral de recreatievaart waarmee communicatie vaak niet mogelijk is vanwege het ontbreken van marifoon. Dit laatste maakt het instellen van verkeersmanagement ook problematisch. Stremming of beperking van overige scheepvaart is niet realistisch en niet of nauwelijks handhaafbaar. Toetsing aan de Richtlijnen Vaarwegen laat zien dat de oorspronkelijke plannen op knelpunten stuiten die de haalbaarheid sterk onder druk zetten, o.a. het niet

voldoen van het profiel aan de minimum afmetingen die het RVW voorschrijft voor klasse IV (ook met beperkte diepgang).

Tot slot is de capaciteit voor klasse IV schepen van de oplossing die met fase 1,5 was beoogd beperkt. Op basis van de prognoses die in de intentieverklaring voor het trimodale knooppunt Loven zijn opgenomen zal deze capaciteit binnen enkele jaren na openstelling al volledig benut worden. Daardoor ontstaat dan ook een conflict met de doorgaande vaart op deze vaarweg. Daarna is er geen ruimte meer om de groei tot de volledige vervoersvraag in 2040/2050 te faciliteren.

Al met al kan Rijkswaterstaat vanuit haar functie als vaarwegbeheerder die volgens de Scheepvaartverkeerswet verantwoordelijk is voor een vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaartverkeer geen toestemming verlenen voor het toelaten van klasse IV-schepen op het traject Kraaiven-Loven binnen de oorspronkelijke uitgangspunten van fase 1,5.

Fase 1,5 was bedoeld om de efficiency van vervoer naar haven Loven te verbeteren door de haven bereikbaar te maken voor klasse IV-schepen. De vraag is nu of dat doel op een andere manier in te vullen is, bijvoorbeeld in een combinatie van infrastructurele aanpassingen, innovatief gebruik van de vaarweg en andere logistieke concepten.

De drie partijen onderschrijven immers een gezamenlijke ambitie van modal shift op de goederenvervoercorridor Zuidoost. De trimodale ontwikkeling op Loven kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van die modal shift. De intentie van gemeente en provincie om het traject van Kraaiven tot Loven te optimaliseren blijft dan ook overeind.

Partijen hebben daarom afgesproken dat de MKBA uit 2012 geactualiseerd wordt. Daarmee komt een onderbouwd inzicht in het langetermijnperspectief. Provincie en gemeente nemen hiervoor het initiatief, IenW zal desgevraagd kennis inbrengen en meedenken over de aanpak. Daarnaast wordt gezien welke "no regret" maatregelen al getroffen kunnen worden ter verbetering van de bereikbaarheid van Loven, uitgaande van het beschikbare budget.

In het eerstvolgende BO MIRT (najaar 2021) nemen de drie partijen het besluit over de voortgang, op basis van de dan beschikbare informatie uit deze twee acties.

Ik hoop uw brief hiermee afdoende beantwoord te hebben.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Directeur Maritieme Zaken,

B.C.M. Gijsbers

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Datum
19 maart 2021

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/78953