

## Statenmededeling

**Datum**

23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

**Onderwerp**

Recente ontwikkelingen Wilhelminakanaal te Tilburg

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

**Kennisnemen van**

De financiële consequenties van de herbouw van Sluis II en de recente ontwikkelingen rondom het verdiepen van het deel Sluis III – haven Loven (fase 1,5) naar aanleiding van nieuwe informatie.

**Aanleiding**

In 2007 is tussen Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg een overeenkomst gesloten over het verbreden en verdiepen van het Wilhelminakanaal in Tilburg. Het doel is het bereikbaar maken van de Tilburgse binnenhavens Kraaiven en Loven voor grote, klasse IV-schepen. Het verbeteren van dit logistieke knooppunt, waar vaarweg, spoor en weg samenkomen, zorgt ervoor dat de binnenhavens beter bereikbaar zijn. Daardoor kunnen meer containers per schip en trein naar het achterland worden vervoerd en hoeft dat minder over de weg. Dit draagt bij aan de duurzaamheid en bereikbaarheid van Brabant, een doel dat we recent opnieuw hebben vastgelegd in ons beleidskader Mobiliteit.

**Fase 1: herbouw Sluis II en financiële consequenties**

Om de binnenhavens bereikbaar te maken zijn afspraken gemaakt over de verschillende fases (zie kaartje) waarin het project uiteenvalt. Fase 1 is het verbreden en verdiepen van het stuk van Sluis II tot net voorbij Sluis III en het herbouwen van beide sluisen, een opgave die wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. De werkzaamheden zijn in 2013 begonnen. Sluis III is inmiddels herbouwd en de verwachting is dat de nieuwe Sluis II in 2025, volgens planning, in gebruik kan worden genomen. Op dit moment ligt de focus bij herbouw sluis II op het in beeld brengen van mogelijke milieueffecten, waaronder de stikstofuitstoot, en de mitigatie c.q. compensatie hiervan. Als de

bouw van Sluis II is afgerond is binnenhaven Kraaiven bereikbaar voor klasse IV-schepen.

**Datum**

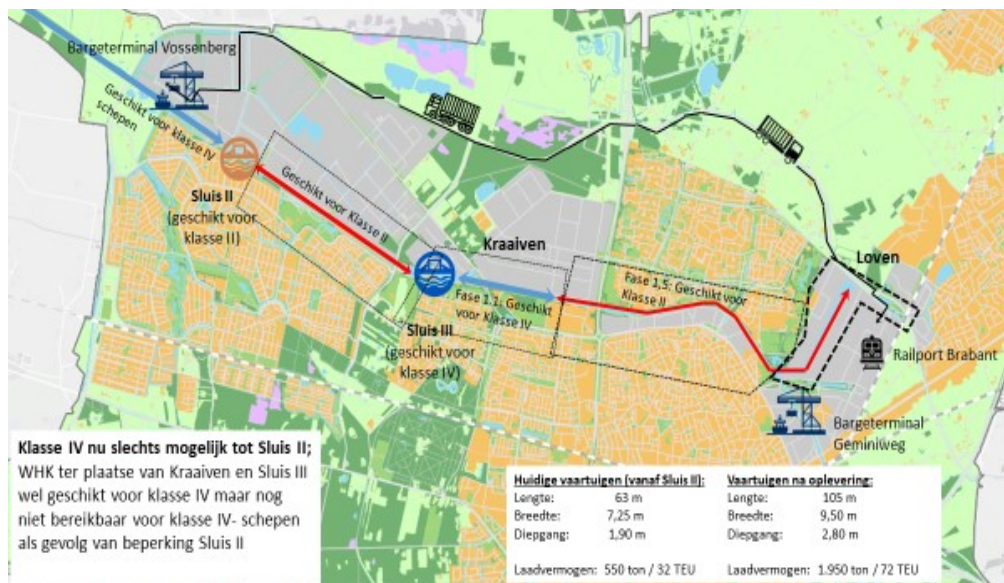
23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

Over de definitieve keuze voor herbouw van Sluis II zijn uw Staten op 5 december 2017 [geïnformeerd](#). Binnenkort wordt de bestuursovereenkomst getekend met daarin financiële afspraken en daarom is er een nieuwe, gedetailleerde kostenraming gemaakt. Daaruit komt naar voren dat de extra financiële consequenties voor de provincie neerkomen op een bedrag van € 10 miljoen. Dat bedrag valt binnen het maximum van de eerder aan uw Staten aangegeven bandbreedte (€ 10,3 miljoen). Dit bedrag wordt gedekt uit de reserve Verkeer en Vervoer. De begrotingswijziging zal worden geformaliseerd bij de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2021.



Afbeelding: overzichtskaart project Wilhelminakanaal

## Fase 1,5: nieuwe informatie, verbreding noodzaak voor klasse IV-schepen

Het stuk tussen Sluis III en haven Loven staat bekend als Fase 1,5. Om ook dit kanaaldeel bereikbaar te maken voor klasse IV-schepen is in het verleden een MKBA uitgevoerd en is afgesproken dat provincie en gemeente dit stuk van het kanaal verdiepen. Hierbij wordt nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat. Die is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor de toelating van klasse IV-schepen naar haven Loven. Fase 1,5 is in 2016 door uw Staten goedgekeurd (zie [link](#)). Verder zijn in 2019 tijdens het BO MIRT aanvullende financiële afspraken gemaakt met minister Van Nieuwenhuizen om de haven Loven om te vormen tot een trimodaal knooppunt. Deze zijn in december 2020 vastgelegd in een intentieverklaring.

Eind vorig jaar is nieuwe informatie bekend geworden, daarover bent u geïnformeerd op [24 september 2020](#). Dat heeft geleid tot nader onderzoek naar de geschiktheid van de huidig aanwezige damwanden, een noodzakelijke (bocht)verbreding, extra bodembeschermende maatregelen en de hiermee samenhangende investeringskosten. De onderzoeken en de daarbij behorende ramingen zijn begin 2021 afgerond. Daaruit is naar voren gekomen dat na verdieping van het kanaal (het project zoals het was voorzien) er géén klasse

IV-schepen veilig naar Loven kunnen varen. Verbreding van het kanaal, naast mogelijke andere aanpassingen, is noodzakelijk om een veilige vaarroute voor klasse IV-schepen te realiseren.

**Datum**

23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

Belangrijkste reden voor deze conclusie is dat uit recente ervaringen elders in Nederland en een vaarwegs simulatie voor dit (gebogen) deel van het kanaal - uitgevoerd door onderzoeksinstituut Marin- is gebleken dat met de huidige kanaalbreedte klasse IV-schepen (met een lengte tot 105 meter) niet op een veilige manier naar Loven kunnen varen. Het toepassen van verkeersmanagement biedt vanuit de veiligheidsoptiek ook geen oplossing hiervoor. Vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat kan deze schepen dan ook niet toelaten op dit stuk. Daartoe lijkt verbreding van het kanaal en verruiming van de bocht altijd noodzakelijk, maar die verbreding zit niet in de inhoudelijke en financiële scope van het project fase 1,5 en is fors duurder. Ook dient hiervoor een nieuwe ruimtelijke procedure gevolgd te worden. Op 8 maart 2021 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen minister C. van Nieuwenhuizen, gedeputeerde C. van der Maat van de provincie Noord-Brabant en wethouder M. Jacobs van de gemeente Tilburg. Zij hebben allen geconcludeerd dat Fase 1,5 in de vorm waarin dat bedacht was, niet langer haalbaar is.

### **Vervolg Fase 1,5 op BO MIRT 2021**

De drie partijen hebben in genoemd overleg van 8 maart jongstleden nog steeds de gezamenlijke ambitie van modal shift op de goederencorridor Zuidoost (van Rotterdam naar Venlo/Duitsland) onderschreven. De trimodale ontwikkeling van Loven moet hier een belangrijke bijdrage aan leveren. De ambitie van gemeente en provincie om Loven met een klasse IV-vaarweg te ontsluiten blijft dan ook overeind. De vraag is nu of dat doel op een andere manier bereikt kan worden, dus zonder kanaalverbreding en bochtverruiming, al dan niet met een tijdelijk lager ambitieniveau dan een volwaardige vaarklasse IV. Bijvoorbeeld door een combinatie van infrastructurele aanpassingen, innovatief gebruik van de vaarweg en andere logistieke concepten.

De nieuwe informatie met mogelijk stevige financiële consequenties vraagt om een actualisering van het MKBA uit 2012 op basis van de huidige inzichten. Een MKBA inclusief een volledige opwaardering naar een klasse IV-vaarwegprofiel tot aan Loven (dus naast een verdieping ook een voor vaarklasse IV noodzakelijke verbreding). Dat hebben Rijk, provincie en gemeente afgesproken op het overleg van 8 maart jongstleden. Met een geactualiseerd MKBA wordt een onderbouwd inzicht in het langetermijnperspectief verkregen. Provincie en gemeente nemen hiervoor het initiatief, het ministerie zal met Rijkswaterstaat kennis inbrengen in deze MKBA en meedenken over de vervolgaanpak. Daarnaast bekijkt de regio welke "no regret" maatregelen op korte termijn getroffen kunnen worden ter verbetering van de bereikbaarheid van Loven, uitgaande van het huidig beschikbare regionale beschikbare budget en passend binnen de oplossingsrichting van het langetermijnperspectief.

Al deze informatie moet najaar 2021 beschikbaar zijn. Op basis van de geactualiseerde MKBA en de mogelijkheden voor "no regret" maatregelen

besluiten de drie partijen in het eerstvolgende BO MIRT over de vervolgaanpak van de ambitie om het Wilhelminakanaal tot aan Loven toegankelijk te maken voor vaarklasse IV.

**Datum**

23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

Conform de huidige planning zou Fase 1,5 gelijk met de nieuwe Sluis II medio 2025 worden opgeleverd. Afhankelijk van het in het BO-MIRT najaar 2021 te nemen besluit wordt thans een vertraging voorzien van ca 1 jaar tot ca 5 jaar. Dit omdat de voorbereidende werkzaamheden geparkeerd worden en bij een eventuele verbreding van dit deel van het kanaal aanvullende onderzoeken en ruimtelijke procedures noodzakelijk zijn.

De kanaalgebonden bedrijven in Tilburg hebben in oktober 2020 bij de minister aandacht gevraagd voor Fase 1,5. In reactie op deze brief zal het ministerie van I&W de bedrijven informeren over de op 8 maart jongstleden gemaakte bestuurlijke afspraken.

### **Bevoegdheid**

Wij informeren uw Staten vanuit onze uitvoerende rol. Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen op basis van uw controlerende rol.

### **Kernboodschap**

1. *Bestuursovereenkomst voor herbouw Sluis II wordt binnenkort getekend door Rijk, gemeente Tilburg en Provincie.*

Eind 2016 is de Intentieverklaring voor herbouw Sluis II gesloten. De ondertekening van de Bestuursovereenkomst is in voorbereiding. De basis voor de financiële afspraken is een nieuwe gedetailleerde kostenraming. De raming blijft binnen de eind 2017 aan uw Staten aangegeven bandbreedte van maximaal € 10,3 mln.

Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst dienen ook de middelen beschikbaar gesteld worden. De meerkosten van € 10,3 mln worden gedekt uit de reserve Verkeer & Vervoer. De begrotingswijziging zal worden geformaliseerd bij de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2021.

2. *Rijk, provincie en gemeente concluderen gezamenlijk dat het project "Wilhelminakanaal Fase 1,5", in de vorm waarin dat bedacht was, niet langer haalbaar is en besluiten in het eerstvolgende BO MIRT over de vervolgaanpak van de ambitie om het Wilhelminakanaal tot aan Loven geschikt te maken voor vaarklasse IV.*

In het verleden is met het Rijk afgesproken dat Fase 1,5 zou worden gerealiseerd door en voor rekening en risico van de provincie en de gemeente Tilburg. De uitgangspunten voor die uitvoering zijn beschreven in de MKBA van 2012. Eén van de uitgangspunten in deze MKBA is het behoud van de huidige kanaalbreedte en damwanden. Dit uitgangspunt is niet meer volhoudbaar. Het huidige projectbudget voor Fase 1,5 bedraagt € 23,5 mln waarvan provincie en gemeente Tilburg ieder 50% van de totale kosten dragen.

Recent (december 2020) is gebleken dat het project "Wilhelminakanaal Fase 1,5", in de vorm waarin dat eerder bedacht was, niet langer haalbaar is. Deze conclusie is gebaseerd op voortschrijdend inzicht inzake o.a. technische aspecten, nautische veiligheid en benodigde investeringskosten. Een door onderzoeksinstituut MARIN uitgevoerde vaarwegsimulatie was

onderdeel van de onderzoeken. Een van de belangrijkste conclusies is dat gesignaleerde veiligheidsrisico's niet kunnen worden ondervangen met een vaarwegmanagementsysteem.

Op basis van de te actualiseren MKBA en mogelijkheden voor "no regret" maatregelen besluiten de drie partijen in het eerstvolgende BO MIRT (najaar 2021) over de vervolgaanpak van de ambitie om het Wilhelminakanaal tot aan Loven toegankelijk te maken voor vaarklasse IV.

**Datum**

23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

## **Consequenties**

- 1. De hernieuwde afspraken hebben tot gevolg dat gemeente Tilburg en provincie het project een vervolg geven en het budget voor Fase 1,5 gereserveerd blijft.*

Het college van Tilburg en ons college hebben in overleg met de minister van I&W besloten om het project voor de aanpak van het Wilhelminakanaal een vervolg te geven. Gemeente en provincie dragen dan ook zorg voor de actualisatie van de MKBA en het "no regret" maatregelenpakket. Gevolgen voor de huidige planning (medio 2025 Loven bereikbaar voor klasse IV schepen) worden hierbij ook in beeld gebracht. Het huidige projectteam dat eerder gevormd is door beide partijen, ondersteund met kennis door Rijkswaterstaat, blijft hiertoe in stand. Ook het reeds gereserveerde bedrag voor Fase 1,5 blijft gereserveerd voor het beoogde doel: een beter bereikbare haven Loven om een modal shift teweeg te brengen.

## **Europese en internationale zaken**

Eerder heeft de gemeente Tilburg het initiatief genomen om voor Fase 1,5 Europese cofinanciering aan te vragen (TEN-T/CEF). De aanvraag is niet succesvol gebleken.

## **Communicatie**

Externe partners, bewoners en bedrijven zullen vanaf heden over genoemde ontwikkelingen worden geïnformeerd. Ook vindt op 25 maart een publicatie plaats op de projectwebpagina op [www.RWS.nl/wilhelminakanaal-herbouwsluit](http://www.RWS.nl/wilhelminakanaal-herbouwsluit) en informeren de samenwerkende partners de pers.

## **Vervolg**

In het eerstvolgende BO MIRT (najaar 2021) nemen de drie partijen het besluit over de voortgang van het project Fase 1,5, op basis van de dan beschikbare informatie uit eerder beschreven acties (MKBA en overzicht "no regret" maatregelen).

De begrotingswijziging voor dekking van de meerkosten herbouw Sluis II wordt geformaliseerd bij de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2021.

## **Bijlagen**

Antwoordbrief ministerie van I&W aan gemeente Tilburg

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

**Datum**

23 maart 2021

**Documentnummer**

GS: 4833362

PS: 4862335

mr. I.R. Adema

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: mevrouw I. Bol, (06) 83 62 83 69, [ibol@brabant.nl](mailto:ibol@brabant.nl).

Opdrachtnemer: de heer A.J.M.M. Korsten, (06) 55 68 65 09,  
[jkorsten@brabant.nl](mailto:jkorsten@brabant.nl).