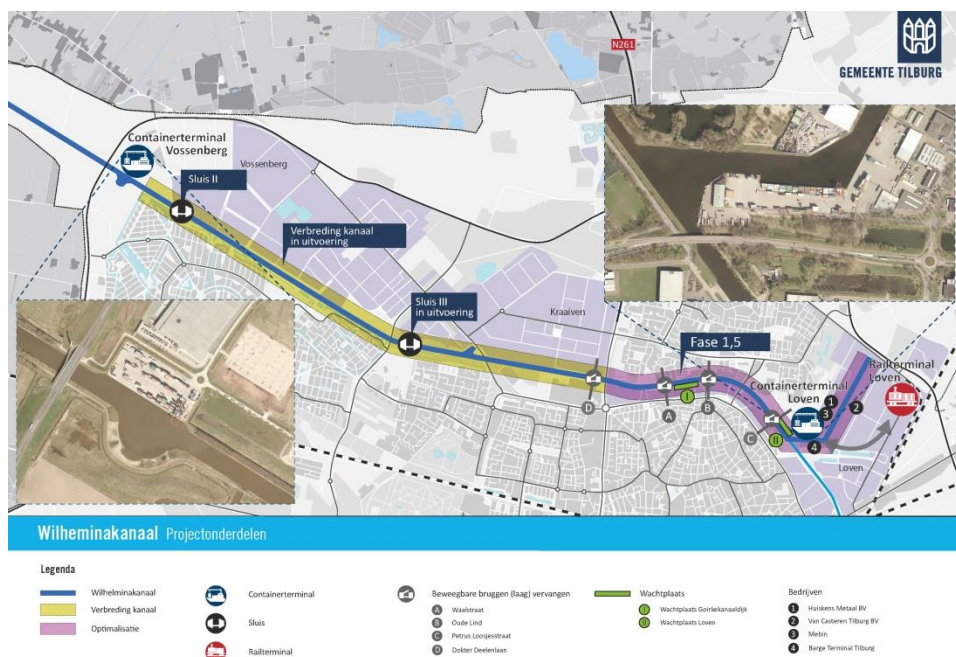




Maatschappelijke waarde realisatie Wilhelminakanaal vaarklasse IV



Uitgevoerd in opdracht van:
Gemeente Tilburg

Nijmegen, 11 mei 2016

A Achtergrond en vraagstelling

De investeringen ter verbreding en verruiming van het Wilhelminakanaal Tilburg naar beperkt vaarklasse IV staan op dit moment 'on hold'. Ten gunste van de geohydrologische problematiek is besloten om de huidige werkzaamheden af te ronden zodat een veilige en bruikbare situatie ontstaat. De aanvullende kosten voor het afronden en beheersbaar maken van de huidige situatie zijn begroot op € 44,5 mln. Dit betekent dat, ondanks grote investeringen, het kanaal vanaf sluis II slechts bereikbaar is met vaarklasse II schepen.

Na een uitvoerige multicriteria analyse blijkt dat het realiseren van een nieuwe sluis II - op maatvoering van vaarklasse IV - de meest geschikte oplossing is om alsnog een vaarklasse IV bereikbaarheid te realiseren tot aan de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven in Tilburg. De meerkosten voor het realiseren van Wilhelminakanaal vaarklasse IV fase 1 versus het nu stoppen en beheersbaar maken van de huidige situatie met vaarklasse II bedragen circa € 25,4 mln. Zie tabel 1 voor een samenvattend investeringsoverzicht.

Tabel 1 Investeringsoverzicht project Wilhelminakanaal fase 1 (situatie april 2016)

Reeds geïnvesteerd per 12 april 2016	€ 72,7 mln.
Aanvullende kosten voor afbouw op klasse II niveau	€ 44,5 mln.
Meerkosten realiseren vaarklasse IV t.o.v. afbouw klasse II	€ 25,4 mln.
Totaal realiseren vaarklasse IV tot aan Kraaiven	€ 142,6 mln.

Bron: Gemeente Tilburg, 2016

Om een goede waterzijdige vaarwegklasse IV ontsluiting te realiseren tot aan Kraaiven (project Wilhelminakanaal fase 1) is er derhalve een financieringsvraag van $44,5 + 25,4 = € 69,9$ mln. Het voorstel van de regio is om deze meerkosten conform de oorspronkelijke verhoudingen (70% Rijk, 15% Provincie, 15% Gemeente) te financieren. In dit geval nemen de gemeente Tilburg en de provincie Noord Brabant de investeringskosten van € 23,5 mln. voor het doortrekken van de vaarklasse IV bereikbaarheid tot aan bedrijventerrein Loven (project Wilhelminakanaal fase 1,5) voor hun rekening.

Ter voorbereiding op de besluitvorming heeft de gemeente Tilburg aan BCI gevraagd om een beeld te schetsen van de economische en maatschappelijke meerwaarde die een vaarklasse IV bereikbaarheid heeft voor de logistieke hotspot Tilburg en de BV Nederland.

B Sitatieschets: van nationaal tot lokaal belang

Op logistiek gebied neemt Brabant een zeer sterke positie in. De Brabantse steden (Brabantstad) verbinden de mainports Rotterdam en Antwerpen met het Europese achterland. In die zin fungeert Brabant, met Tilburg centraal op deze as, als logistieke 'hotspot'.

Figuur 2 Tilburg als internationale draaischijf



De regio Tilburg heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld als multimodaal knooppunt voor een groot aantal goederenstromen. Dit heeft er toe geleid dat de regio Tilburg tot één van de belangrijkste logistieke hotspots (nr. 2 in 2015) van Nederland behoort.¹

Het belang van Tilburg als logistieke hotspot voor de BV Nederland blijkt ook uit het recente MIRT onderzoek “Logistieke foto goederencorridor MIRT Zuid” dat uitgevoerd is in opdracht van het ministerie van I&M. Kijkend naar de verdeling van distributiecentra over Zuid Nederland, dan blijkt dat de gemeente Tilburg met 1,3 mln. m² aan warehousing lijstaanvoerder is en dus meer distributiecentra herbergt dan bijvoorbeeld de gemeente Rotterdam of Venlo.

Haar zeer gunstige ligging heeft Tilburg optimaal benut door te investeren in een goede trimodale ontsluiting via de weg, spoor en het water (zie figuur 2). Een trimodale ontsluiting is cruciaal voor het organiseren van synchromodaal transport. Dit maakt het mogelijk om te schakelen tussen de verschillende modaliteiten (optimalisatie, flexibiliteit en betrouwbaarheid), waardoor de totale supply chain van een bedrijf kan worden bediend.

¹ De regio Tilburg-Waalwijk is in 2015 door het vakblad Logistiek uitgeroepen tot tweede logistieke hotspot van Nederland en duld enkel de regio Venlo-Venray voor zich.

Figuur 3 Overzicht investeringen bereikbaarheid Logistieke hotspot Tilburg (overheid & bedrijfsleven samen)

	<p>Logistieke hotspot Tilburg +++</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Unieke schakel Mainports Rotterdam en Antwerpen & het Europese achterland ● Regio Tilburg-Waalwijk uitgeroepen in 2015 tot logistieke hotspot nr. 2 van NL ● Succesvolle uitgifte van 45 ha nieuwe logistieke bedrijvigheid in 2011-2015 ● Opname 247.000 m² vvo logistiek vastgoed in 2015 (22% marktaandeel NL)
	<p>Door realisatie tangenten Tilburg een optimale ontsluiting per As +++</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aanleg Noordwest tangent : € 116 mln. (2012) ● Verdubbeling Noordoost tangent : € 28 mln. (2013) ● Verdubbeling Bredaseweg : € 13 mln. (2014) ● MIRT uitbreiding A58 innovatiestrook Breda-Tilburg in voorbereidingsfase
	<p>Door elektrificatie spoor een volwaardige Railport +++</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Realisatie Railport Brabant op industrieterrein Loven : € 25,0 mln. (2012) ● Railport bereikbaar vanuit noordzijde : La-Lo Loven : € 5,2 mln. (2013) ● Elektrificatie spoor Loven (via Beter Benutten) : € 1,1 mln. (2016)
	<p>Goed bereikbaar tot Vossenbergh, echter doortrekken vaarklasse IV stagneert</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Langshaven Vossenbergh West II (via Quick Win) : € 4,4 mln. (2013) ● Realisatie Bargeterminal Vossenbergh : € 8,0 mln. (2013) ● Wilhelminakanaal fase I: reeds € 72,7 mln. geïnvesteerd : nog niet gereed <p>➤ <u>Finaliseren investeringen Wilhelminakanaal benodigd als sluitstuk van geheel</u></p>

Naast infrastructuur is er ook veel geïnvesteerd in het ontwikkelen van nieuwe logistieke bedrijventerreinen, zoals Vossenbergh (80 ha netto)², Wijkevoort (80 ha netto i.o.) en Zwaluwenbunders (23 ha netto i.o.).

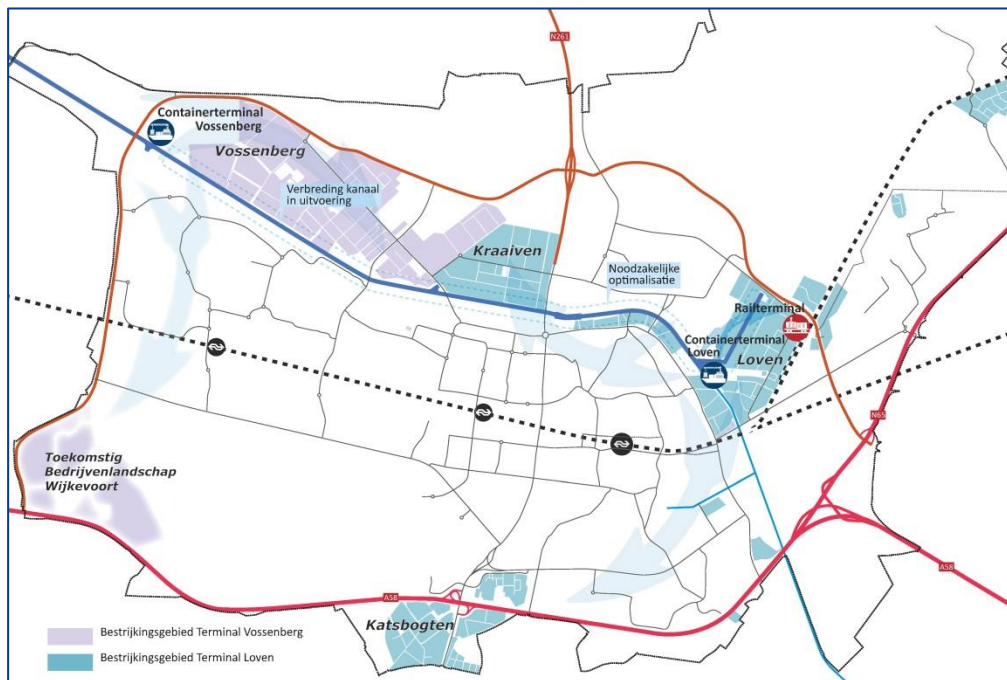
De investeringen in het bevaarbaar maken van het Wilhelminakanaal op vaarklasse IV staat dan ook niet op zich. De investering vormt het sluitstuk op een geheel. Een investering voor de komende 100 jaar in een optimaal vestigingsklimaat voor het aantrekken en vasthouden van Europese Distributie Centra (EDC). Een investering om de reeds gedane investeringen en ontwikkelingen in de logistieke 'hotspot' optimaal te laten renderen.

C Probleemanalyse

Het succes van de logistieke hotspot Tilburg ligt zoals gezegd in de trimodale bereikbaarheid. Tegelijkertijd is dat waar het momenteel ook spaak dreigt te lopen. De bereikbaarheid over water vormt een knelpunt voor het behoud en uitbreiding van Tilburg als multimodaal knooppunt. Dit komt doordat het bedrijventerrein Loven - met veel watergebonden bedrijvigheid en de aanwezigheid van zowel een barge- als een railterminal - niet bereikbaar is voor schepen met vaarklasse IV.

² Het logistiek terrein Vossenbergh is in 4 jaar tijd (periode 2012-2016) bijna volledig uitgegeven. Er is momenteel nog één kavel beschikbaar van 14 ha netto.

Figuur 4 Logistieke hotspot Tilburg – met twee barge- en één railterminal



Het kernprobleem van de doorontwikkeling van Tilburg als logistieke hotspot vanuit bereikbaarheid is dat de waterzijdige verbinding via het Wilhelminakanaal op het traject door de stad op dit moment **Slechts geschikt is voor klasse II schepen** met een diepgangbeperking.³ Het huidige laadvermogen in deze klasse is maximaal 655 ton. Negentig procent van de watergebonden bedrijven in Tilburg liggen voorbij sluis II en is momenteel vanaf de Maas dus alleen met vaarklasse II schepen bereikbaar.

Reeds in 2011 werd door de gevestigde watergebonden bedrijven gemeld dat dit een grote beperking vormt voor behoud en (door)ontwikkeling. Er vindt een schaalvergroting plaats in de logistiek waardoor kleine binnenvaartschepen **niet meer rendabel** zijn. Klasse II schepen worden om die reden inmiddels zo'n 20 jaar niet meer gebouwd. De laatste jaren hebben veel schippers gebruik gemaakt van de sloopregeling, waardoor de vloot van klasse II schepen is gehalveerd. Het klasse II schip verdwijnt en is naar verwachting over vijf tot tien jaar helemaal **niet meer beschikbaar**.

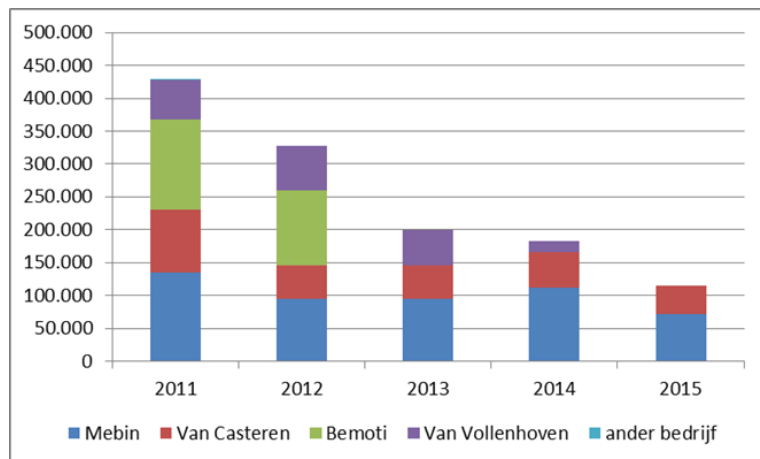
Bovendien zullen gevestigde watergebonden bedrijven geen goede aansluiting meer kunnen vinden met de haven van Rotterdam. Door de hier optredende schaalvergroting worden klasse II schepen (gezien de inefficiënte ontvangst) **niet meer geaccepteerd in Rotterdam** door de grote bulkbedrijven, oliemaatschappijen en containerterminals. Dit geldt in het bijzonder voor:

- Containers : Maasvlakte II: min. callsize van 20 containers groter dan VKII schip
- Schroot : poliepknijpers haven Rotterdam zijn te groot voor vaarklasse II schip
- Olie/tank : verplicht dubbelwandige schepen niet beschikbaar in vaarklasse II
- Overig bulk : vaarklasse II kostprijs technisch niet interessant

³ De momenteel toegestane scheepsafmetingen zijn 7,20m * 62m * 2,1m.

De effecten hiervan zijn duidelijk waarneembaar over de afgelopen vijf jaar. Zie figuur 4, het vervoerde bulkvolume per binnenvaart naar Loven is gedaald van 430.000 ton in 2011 naar circa 115.000 ton. in 2015.

Figuur 5 Bulkoverslag havens Loven en Kraaiven 2011-2015 (in tonnages)



Bron: Gemeente Tilburg, havengelden 2011-2015

Illustratief is het voorbeeld van Van Vollenhoven Olie (zie tekstbox 1). Doordat de vaarklasse IV bereikbaarheid niet tijdig is gerealiseerd is het depot in Tilburg momenteel tijdelijk buiten gebruik. Dit brengt niet alleen fors hogere transportkosten met zich mee, maar zorgt tevens voor een toename van congestie op de weg en een hogere uitstoot van schadelijke stoffen door jaarlijks 2.700 extra vrachtwagenritten van/naar Tilburg. Dit staat haaks op de ambities vanuit het programma Beter Benutten.

Tekstbox 1 VB: Van Vollenhoven Olie

Voor Vollenhoven is een vaarklasse IV bereikbaarheid cruciaal in verband met de continuïteit van het depot Tilburg. In 2007 werd besloten om het Wilhelminakanaal op te waarderen naar Klasse 4. De verwachting was dat de benodigde investeringen op tijd gereed zouden komen. Per 1 januari 2016 geldt namelijk een dubbelwandigheid eis voor het vervoer van benzine.

Aangezien er geen Klasse II schepen zijn die dubbelwandig zijn uitgevoerd, en het ook niet rendabel is om deze schepen van circa 50 jaar oud om te bouwen, is ons depot op dit moment niet voor benzine bereikbaar. Hierdoor is de doorstroom in diesel volume te beperkt om een schip rendabel operationeel te houden. Het transport vanaf depot Tilburg is niet interessant voor enkel diesel. Er zou dan dubbel naar de tankstations gereden moeten worden. Eerst met diesel vanaf depot Tilburg en vervolgens nog een keer met benzine vanaf een ander laaddepot, wat dubbele kilometers zou betekenen. Derhalve heeft Van Vollenhoven Olie eind 2014 moeten besluiten om het depot Tilburg tijdelijk buiten gebruik te stellen. Dat betekent dat er momenteel geen doorstroom plaats vindt. Er wordt enkel diesel en zeer beperkt benzine in voorraad gehouden

Het transport vindt momenteel plaats vanuit verschillende ander laadlocaties, te weten Rotterdam, Antwerpen, Geertruidenberg en Roermond. De extra logistieke kosten bedragen circa € 200.000,- op jaarbasis. Dit staat haaks op de ambities vanuit het programma Beter Benutten. Door het ontbreken van een goede waterzijdige bereikbaarheid is er sprake van een negatieve modalschift en vinden er extra vervoersbewegingen plaats per as. Kortom meer congestie op de weg en uitstoot van schadelijke stoffen in plaats van minder. Uitgaande van de huidige markt volumes in de regio gaat het om jaarlijks zo'n 2.7000 vrachtwagen ritten die nu extra tussen Rotterdam/Antwerpen en Tilburg plaatsvinden.

De opwaardering van het Wilhelminakanaal naar vaarklasse IV is naast de individuele watergebonden (bulk)bedrijven ook van cruciaal belang voor de bargeterminal op Loven. Zonder vaarklasse IV zal de bargeterminal niet langer kunnen fungeren als op- en overslagpunt voor de bedrijven in de regio. Het is hierdoor niet mogelijk om de bijzondere koppeling tussen spoor en binnenvaart (700 m afstand te overbruggen met terminaltrekkers) te maken.⁴ De verwachting is dat de railterminal suboptimaal ontwikkeld wordt en dat de bargeterminal op Loven dan grotendeels als depot voor lege containers zal worden gebruikt. Het logistiek gebruik op en rond bedrijventerrein Loven zal hierdoor terug lopen.

Figuur 6 De concrete knelpunten van WHK vaarklasse II op bedrijfsniveau

Van Vollenhoven Olie	Kraaiven
<ul style="list-style-type: none"> ● Schepen voor vervoer van olie dienen per 1 jan 2016 verplicht dubbelwandig te zijn. Per 2018 zal dit ook voor diesel gelden. ● Dubbelwandige schepen zijn niet beschikbaar in vaarklasse II ● Het depot in Tilburg is om deze reden eind 2014 tijdelijk buiten gebruik gesteld 	
Reijrink (betonmortel en asfaltcentrale)	Kraaiven
<ul style="list-style-type: none"> ● Reijrink heeft recent een natte kavel gekocht, met perspectief op bereikbaarheid van vaarklasse IV ● Vervoer per binnenvaart alleen rendabel bij vaarklasse IV 	
Van Raak (metaal recycling)	Kraaiven
<ul style="list-style-type: none"> ● Kleine schepen kunnen nergens terecht en komen leeg terug ● Poliepknijpers haven Rotterdam zijn te groot voor vaarklasse II schip 	
Versteijnen (barge- en railterminal)	Loven
<ul style="list-style-type: none"> ● Barge verbinding Rotterdam niet mogelijk met vaarklasse II containervaart door minimale callsize van 20 containers (handlingen). ● Zonder opwaardering van de vaarweg naar klasse IV komt de koppeling met de railport Brabant (700m) niet tot stand en zal de bargeterminal een depot-functie krijgen voor lege containers 	
Van der Wegen Gears (tandwielen)	Loven
<ul style="list-style-type: none"> ● Kade vernieuwd om gebruik kanaal te bevorderen ● Aanvoer van grote tandwielen alleen mogelijk per binnenvaart 	
Verhoeven, Van Casteren & Mebin (bulk bedrijven)	Loven
<ul style="list-style-type: none"> ● Onbenut potentieel door vaarklasse II ● Vaarklasse II kostprijs technisch niet interessant en op termijn niet beschikbaar 	

Kortom, het niet realiseren van vaarklasse IV ontsluiting zal dit leiden tot een situatie waarbij de economische activiteiten op en rond de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven langzaam afnemen. En dat op een potentieel optimaal multimodaal bereikbare (A-)locatie. Een locatie met enorm potentieel, inclusief de bereidheid van bedrijven en overheden om hierin te blijven investeren. Maar bovenal, het ontbreken van een goede waterzijdige bereikbaarheid zal een significante negatieve uitstraling hebben op Tilburg als Logistieke hotspot en daarmee op de hele regio Hart van Brabant en de Zuid-Oost corridor.

⁴ De bargeterminal op Vossenbergh vormt hiervoor geen alternatief. Deze is 10 km verderop gelegen, en loopt bovendien tegen haar maximale capaciteitsgrenzen aan.

D Locatie Loven; bij uitstrek de trimodale hub van Brabant

Na het realiseren van een goede vaarklasse verbinding is de locatie Tilburg-Loven een belangrijk trimodaal knooppunt in Noord Brabant. Het is naast Moerdijk (zeevaart) en Oss de enige plek in Brabant waar de drie modaliteiten bij elkaar komen en directe overslag van maritiem naar continentaal vervoer mogelijk is..

- As : terrein direct ontsloten via de nieuwe tangent op A58
- Barge : bargeterminal
- Rail : railterminal direct aangesloten op de Brabantroute (Rotterdam-achterland

Het is de plek waar de bargeterminal en de railterminal samenkomen op een plek die de mainports Rotterdam en Antwerpen verbindt met optimale Europese verbindingen naar het achterland. Railport Brabant is een belangrijke multimodale schakel die spoorvervoer tussen Brabant en Europese continentale bestemmingen mogelijk maakt. Railport Brabant sluit direct aan op de Brabantroute en ontsluit hiermee Centraal, Zuid en Oost Europa. Samen met Barge Terminal Tilburg vormt het een trimodaal cluster dat een sterke bijdrage levert met maximale flexibiliteit en vervoerszekerheid.

Tekstbox 2 Railport Brabant

Railport Brabant verzorgt de op- en overslag van bulk-, projectlading en andere conventionele ladingen. De geavanceerde terminal is dankzij de 4 lange opstelsporen uitstekend toegankelijk voor alle railoperators. Railport Brabant sluit direct aan op de Brabantroute en ontsluit hiermee Centraal, Zuid en Oost Europa. De terminal kent op dit moment de volgende vaste diensten:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------|
| • Tilburg - Rotterdam Maasvlakte II | 5 roundtrips per week |
| • Tilburg – Basel (CH) | 3 roundtrips per week |
| • Tilburg – Potsdam (DUI) | 3 roundtrips per week |
| • Tilburg – Wenen – Boedapest (HUN) | 2 roundtrips per week |
| • Tilburg – Polen – Chengdu (China) | 1 roundtrip per week (start sinds maart 2016) |




Door aanleg van een elektrische bovenleiding (oplevering februari 2016) is de railport nog beter concurrerend in het internationale logistieke speelveld. De echte groei wordt dan nu ook pas verwacht, met de recent gestarte dienst op Chengdu (China) als eerste voorbeeld.

Bij het realiseren van een vaarklasse IV ontsluiting ontwikkelt het bedrijventerrein Loven zich richting een modern bedrijventerrein. Het verzorgingsgebied van de bargeterminal zijn de bedrijven binnen een afstand van circa 10 km rondom de terminal. De bargeterminal op Loven concurreert hierbij niet met de bargeterminal op Vossenbergh. Op Vossenbergh ontbreekt immers de koppeling met railvervoer. Bovendien is met de recente vestiging van enkele grote logistieke warehouses de verwachting dat deze terminal al op korte termijn (mogelijk al in 2017/2018) tegen haar maximale capaciteitsgrenzen aanloopt.⁵

⁵ Er zijn hier tevens geen verdere uitbreidingsmogelijkheden in verband met de maximaal toegestane milieu- en geluidscirkels richting de aan de overzijde van het kanaal gelegen woonwijk.

Zie figuur 6 voor een overzicht van een aantal grootschalige nieuwe logistieke warehouses van het afgelopen 1,5 jaar, die te samen alleen al een verwachte groei van het vervoer per binnenvaart genereren van 25.000 tot 35.000 containers op jaarbasis.

Figuur 7 Nieuwe logistieke warehouses met containervervoer per binnenvaart

	H&M Fashion 2016 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber (kavel naast terminal) ● Opening EDC voorzien in aug 2016
	Dobotex (PUMA) 2016 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber ● Opening EDC in april 2016
	Tesla 2015 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber (300m van terminal) ● Drie fabrieken wereldwijd: VS, Azië en Europa ● Opschaling model 3 hangt boven de markt
	DB Cargo (NOKIA) 2015 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber (kavel naast terminal) ● Distributiecentra gebouwd in 2015
	Agristo (diepvries friet) 2015 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber (700m van terminal) ● Transport omgezet van weg naar water in 2015
	Dell 2015 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber ● Transport omgezet van weg naar water in 2015
	Coolblue (E-commerce) 2015 <ul style="list-style-type: none"> ● EDC op Vossenber ● Uitbreiding logistiek warehouse van 13.000 m2 (2013) naar 22.000 m2 (2015)

E Maatschappelijke effecten

Economie & vestigingsklimaat

De maatschappelijke effecten treden grotendeels op bij de huidige gebruikers van het Wilhelminakanaal en de bedrijven die van transport via het Wilhelminakanaal afhankelijk zijn. Zij profiteren van transportkostenvoordelen doordat met de upgrade het Wilhelminakanaal vaarklasse IV schepen kan accommoderen. Niet alleen de direct watergebonden bedrijven profiteren van de verruiming van het kanaal, maar ook hun afnemers waaraan het kostenvoordeel wordt doorberekend en het grote aantal waterverbonden bedrijven die goederen vervoeren via de container terminal.

De containerterminal op Vossenber is reeds gerealiseerd met beperkte milieuvergunning rekening houdend met vaarklasse IV Loven in de toekomst. De maximale overslagcapaciteit bedraagt circa 150.000 teu welke naar verwachting in vier tot zes jaar tijd bereikt wordt. De

containerterminal Vossenbergh kent een verzorgende functie voor de omliggende bedrijventerreinen zoals Vossenbergh en Wijkevoort.

De rest van de regio Tilburg (maar ook een deel regio Eindhoven waar veel high-tech goederen naar toe gaan) wordt in de toekomst afgewikkeld op Loven. Hiertoe is reeds de Railport Brabant gerealiseerd. De railport kent een maximale capaciteit van circa 20 treinen per week. Dit komt overeen met een maximale overslagcapaciteit van circa 150.000 teu. Na 2020 wordt de beschikbare capaciteit van railport Brabant bij voorkeur ingezet voor achterlandvervoer Oost Europa en Azië. Op termijn zal circa 25% van het spoorvervoer plaats vinden op de relatie Rotterdam - Tilburg en 75% op de relatie richting Oost-Midden Europa en China.

Het realiseren van een vaarklasse IV bereikbaarheid tot aan Loven zorgt voor een beter vestigingsklimaat. De investeringen leiden tot extra tijdelijke en structurele werkgelegenheid en spin-off effecten op andere sectoren doordat Tilburg bereikbaar blijft voor het vervoer van goederen (containers) en bulk. De huidige circa 150 indirecte waterverbonden bedrijven zijn goed voor een werkgelegenheid van tussen de 15.000 tot 20.000 banen.

Figuur 8 Watergebonden bedrijven (links) en enkele waterverbondenbedrijven (rechts)



De unieke positie van Tilburg wordt door het Rijk onderkent in het MIRT. De goederencorridor Zuid kent 3 knooppunten met internationale potentie, waaronder Tilburg. Bestendige en hoogwaardige toegevoegde waarde activiteiten zullen zich vooral ontwikkelen op locaties met uitstekende intermodale verbindingen en overslagcapaciteit. Consolideren van continentale stromen in de nabijheid van de zeehaven zal op die plaatsen gebeuren waar met name spooraansluitingen met het continent samen komen met binnenvaart en spooraansluitingen met de zeehaven. De koppeling van Bargeterminal Loven en Railport Brabant hebben een uitstralingseffect dat verder gaat dan de regio Tilburg. Ook West-, en Zuidoost Brabant liften mee.

Het voltooiën van de vaarklasse IV aansluiting tot aan Loven met als resultaat de directe koppeling van barge en binnenvaart is cruciaal voor behoud en doorontwikkeling van de logistieke 'hotspot' Tilburg. Op het bedrijventerrein Loven komen de bargeterminal en de railterminal samen op een locatie die de mainports Rotterdam en Antwerpen verbindt met optimale Europese verbindingen naar het achterland. Het project heeft dan ook een aantrekkende werking op internationale bedrijvigheid. De carbon footprint is een belangrijke asset voor grote internationale bedrijven. Multimodaal vervoer wint terrein en is een onontbeerlijke vestigingsfactor. Dit blijkt onder andere uit de recente vestigers, zoals H&M Fashi-

on, Dobotex (Puma), Tesla, DB Cargo (Nokia), Agristo, Dell, Cool Blue (zie figuur 6), maar ook de reeds langer gevestigde gebruikers van de bargeterminal zoals Sony, Fuji, Samsung, Bavaria, Bosch, DHL, Fellows, Kuhne & Nagel, etc.

Met de versterking van Tilburg als logistieke hotspot, met een optimale trimodale ontsluiting, wordt vanuit deze sterke achterland verbinding de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verstevigd.

Bereikbaarheid, milieu en duurzaamheid

De binnenvaart als achterlandsverbindingsmodaliteit van haven Rotterdam krijgt een steeds groter marktaandeel in het totale goederenvervoer ten koste van het wegvervoer. Dit geldt voor het vervoer van bulkgoederen, maar zeker voor het vervoer van containers.⁶ Hier zijn meerdere redenen voor. Zo is het gebruik van de binnenvaart vaak goedkoper en steeds betrouwbaarder en duurzamer dan het wegvervoer. Daarnaast wordt de dienstverlening steeds beter en zet Rotterdam als haven in op het vergroten van het aandeel van de binnenvaart om zo de haven duurzaam bereikbaar te houden. Voor de containerterminals op Maasvlakte II is bijvoorbeeld afgesproken dat 45% van de aan- en afvoer van containers in 2030 via de binnenvaart gaat.

De afgelopen jaren zijn er in de logistiek hotspot Tilburg grote stappen gezet in het overzetten van volumes van de weg naar spoor en binnenvaart. Zo is de verwachting dat de Railport Brabant door haar recente elektrificatie leidt tot een besparing van 78.000 vrachtwagenritten op jaarbasis.⁷

Door het realiseren van de vaarklasse IV bereikbaarheid tot Loven zullen deze baten worden versterkt. De volumes kunnen dan direct vanuit rail (met terminaltruck) overgezet worden via de bargeterminal op binnenvaart. Dit spaart niet alleen binnenstedelijke congestie over de weg (naar bijvoorbeeld bargeterminal Vossenbergh) uit, maar levert gezien de nadere capaciteitsbeperkingen op de bargeterminal Vossenbergh bovenal tot een besparing van vrachtwagenritten op de logistieke corridor Rotterdam/Antwerpen en het Europese achterland.

Ook voor de watergebonden bulkbedrijven zal het vervoer per binnenvaart weer mogelijk worden (zie figuur 5), wat een aanzienlijk aantal vrachtwagenritten uitspaart. Het toenemende vervoer per binnenvaart, zorgt dan ook (geheel in lijn met Beter Benutten) voor een betere bereikbaarheid over de weg. Hiermee verminderd tevens de uitstoot van schadelijke stoffen, waardoor de luchtkwaliteit in de regio Hart van Brabant verbetert.

Impuls voor herontwikkeling industriële terreinen

Bij het niet realiseren van vaarklasse IV ontsluiting zal dit leiden tot een situatie waarbij de economische activiteiten op en rond de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven langzaam afnemen. Het is hierdoor niet mogelijk om de bijzondere koppeling tussen spoor en binnenvaart (700 m afstand te overbruggen met terminaltrekkers) te maken.⁸ De verwachting is dat de railterminal suboptimaal ontwikkeld wordt en dat de bargeterminal op Loven dan groten-

⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2012)

⁷ Bron: aanvraag Beter Benutten (2015)

⁸ De bargeterminal op Vossenbergh vormt hiervoor geen alternatief. Deze is 10 km verderop gelegen, en loopt bovendien tegen haar maximale capaciteitsgrenzen aan.

deels als depot voor lege containers zal worden gebruikt. Door wegtrekkende (bulk) bedrijven zal er sprake zijn van veroudering. Dit staat haaks om de ambities binnenstedelijke herontwikkeling en zorgvuldig ruimtegebruik. En dat op een potentieel optimaal multimodaal bereikbare (A-)locatie. Een locatie met enorm potentieel, inclusief de bereidheid van bedrijven en overheden om hierin te blijven investeren.

Maar bovenal, het ontbreken van een goede waterzijdige bereikbaarheid zal een significante negatieve uitstraling hebben op Tilburg als Logistieke hotspot en daarmee op de hele regio Hart van Brabant en de Zuid-Oost corridor.

F Nut en noodzaak van opwaardering tot aan Loven

Momenteel liggen 90% van de kanaalgebonden bedrijven in Tilburg achter sluis II. Met het realiseren van Wilhelminakanaal fase 1 - zoals reeds besloten door Rijk en Regio in 2007 - worden de bedrijven tot aan het terrein Kraaiven ontsloten met vaarklasse IV. Dit is een suboptimale verbetering van de waterzijdige bereikbaarheid van de logistieke 'hotspot'. Juist het opwaarderen tot vaarwegklasse IV tot bedrijventerrein Loven zorgt er voor dat alle watergebonden bedrijven gebruik kunnen maken van vaarklasse IV en dat er een betere koppeling ontstaat tussen de barge- en railterminal op Loven.

In 2011 en 2013 is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor het doortrekken van de vaarklasse IV bereikbaarheid tot aan het trimodale bedrijventerrein Loven (project Wilhelminakanaal fase 1,5). Hieruit bleek een ruim positief maatschappelijk resultaat.⁹ De uitgangspunten van deze MKBA zijn anno 2016 opnieuw tegen het licht gehouden. Hieruit blijkt de verwachting dat het project nog steeds kan rekenen op een positief MKBA saldo.

Het belang van Loven vraagt om een extra investering geraamd op € 23,5 mln. excl. BTW. in het project Wilhelminakanaal fase 1,5. De provincie Noord Brabant en de gemeente Tilburg zijn hiertoe bereid. Dit vraagt echter ook om het realiseren van het project Wilhelminakanaal fase 1 conform oorspronkelijke doelstelling (klasse IV tot Kraaiven).

⁹ Baten-kosten ratio van 1,4