

Q&A voor projecten Optimalisatie WHK en Trimodaal Loven

Versie 30 november 2024

Trimodaal Loven		
Nr	Vragen	Antwoorden
1	In hoeverre zorgen de nieuwe aanpassingen voor een toename in de containeroverslag via het spoor?	Op het spoor parallel aan de Zuiderkruisweg tussen de Jules Verneweg en de nieuwe terminal zullen dagelijks 5 treinen heen en weer rijden. Op de Railport zelf komen nu maximaal 3 treinen per etmaal aan. Dat gaat als gevolg deze ontwikkeling niet veranderen.
2	Zorgen deze aanpassingen voor meer vervoer van (gevaarlijke) stoffen over het spoor?	Er worden geen gevaarlijke stoffen overgeslagen op de nieuwe terminal, dus er komt geen extra vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.
3	Waar kunnen we eventuele overlast melden zodat hier ook iets mee wordt gedaan?	Klachten kunnen worden gemeld bij de OMWB. Hiervoor belt u de MilieuKlachtenCentrale 073 681 28 21 (24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar). Deze klachten zullen vervolgens worden besproken met BTT Multimodal Container Solutions.
4	Wie is het aanspreekpunt voor de looptijd van het project?	Over het initiatief is BTT (Wil Versteijnen) aanspreekpunt. Over de ruimtelijke procedure is Godelief Sperber van de gemeente Tilburg aanspreekpunt en over de taken van een planteam Reinou Kieboom. Niels Suijkerbuijk is projectleider van de gemeente en ook daar kunnen vragen worden gesteld.
5	Wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein door de drukte op het spoor en de nieuwe spoorkruising op de Siriusstraat?	Een aantal keren per dag zal er een trein oversteken. De wachttijd bedraagt ca. 90 seconde per keer. Zoals eerder aangegeven zullen er maximaal 5 treinen per etmaal heen en weer rijden.
6	Wat worden de werktijden op de nieuwe terminal?	De werktijden sluiten aan bij de werktijden van Railport Brabant. Deze zijn van 06.00 tot 23.00 uur.
7	Hoe hoog worden containers gestapeld?	De containers worden 5 hoog gestapeld. Dit heeft een hoogte van max. 14,75 meter.
8	Waar kunnen de vrachtwagens naar toe die nu parkeren ten noorden van de zwaaihoek?	In eerste instantie kunnen deze parkeren op het terrein aan de Siriusstraat 41 te Tilburg. Onderzocht wordt of in de toekomst een truckparking aan de Nieuwe Aterlierstraat gerealiseerd kan worden. Zolang er geen alternatief is kunnen de trucks terecht op de Siriusstraat 41.
9	Hoeveel vrachtwagens gaan er straks minder rijden tussen Loven en Bargeterminal Vossenberg?	Het is moeilijk om exact te zeggen wat de impact zal zijn. In 2023 reden er dagelijks gemiddeld 17 vrachtwagens tussen de Railport en Vossenberg en vice versa. Deze containers worden straks via het spoor vervoerd naar de nieuwe terminal. Deze 17 vrachtwagens rijden dan niet meer tussen Vossenberg en Railport. Dit levert op jaarbasis een reductie op van ca. 6200 vrachtwagenbewegingen tussen Vossenberg en Loven.
10	Er is maar plek voor 1 schip op de nieuwe terminal. Als er een tweede schip aankomt terwijl een ander schip aan de kade ligt, waar moet dit schip dan wachten?	Een tweede schip kan er langs liggen. Alternatieven zijn ergens ter plaatse van de terminal van BTT Loven (Geminiweg 51) of nabij perceel van BTT Real Estate aan de Siusstraat 23-25 (voorheen Hutten). BTT beschikt momenteel over 800 meter kade.
11	Hoeveel containers gaan er op klasse IV schepen? En hoeveel op een klasse II schip?	Op een klasse IV schip past 60 teu (30 grote containers) Op een klasse II schip past 32 teu (16 grote containers). Deze containers worden verdeeld over 2 lagen.
12	Hoeveel containers gaan er op de trein die gaat rijden tussen de nieuwe terminal en de Railport?	Een trein heeft bij binnenkomst bij Railport Brabant een lengte van 690 meter. Deze wordt in delen geknipt en heeft een totaallengte van bijna 200 meter. Op deze gedeelde trein kunnen 12 grote containers. Dit is ook de maximale lengte van een trein op het stamspoor langs de Zuiderkruisweg.
13	Komen er slagbomen om de spoorkruisingen te beveiligen?	Momenteel is de overweg Jules Vernweg beveiligd met een HALI (een halfautomatische licht installatie). Of dit in de nieuwe situatie voldoet volgt uit nader onderzoek.
14	Hoe hard rijdt de trein over het stamspoor? En hoe lang doet de trein er om over te steken bij de twee spoorkruisingen?	Er zal met maximaal 15 km per uur worden gereden. De kruising oversteken duurt maximaal ca. 90 seconde. Zie filmpje op de website.
15	Wanneer wordt gestart met de aanleg van de nieuwe terminal?	Zodra alle vergunningen zijn afgegeven. Oplevering is beoogd in 2028. Grote schepen kunnen waarschijnlijk vanaf 2030 aanmeren nadat ook de werkzaamheden aan het Wilhelminakanaal gereed zijn.
16	Wanneer wordt de terminal in gebruik genomen?	Zodra de terminal en het spoor gereed is, kan de terminal in gebruik worden genomen. Dit is voorzien in 2028. Grotere klasse IV schepen volgen dan in 2030. Zie ook antwoord hierboven.
17	Waarom komt er een wand de noordzijde van het terrein?	Er komt een wand van 4 meter hoogte om er voor te zorgen dat fietsers niet schrikken van de treinen en containers die worden geladen. Om het geluid op het perceel te houden wordt deze wand uitgevoerd als dichte wand. De buitenzijde kan afgewerkt worden met groenvoorziening.
18	Hoe vaak gaan de treinen oversteken; hoe vaak is de overweg gesloten? En hoe lang moet ik dan wachten?	Er zijn in totaal 10 treinbewegingen per dag. Een trein doet er max. 90 seconde over om over te steken.
19	Kan het voorkomen dat zowel de overweg Siriusstraat als de overweg Jules Verneweg tegelijkertijd dicht is?	Nee. De treinlengte op het stamspoor is maximaal 200 meter. De twee spoorwegovergangen liggen ongeveer 450m van elkaar af.
20	Komt er walstroombaan op het perceel en kunnen schepen die aanmeren hier gebruik van maken?	Ja op de kade komt een voorziening voor walstroombaan.
21	Kunnen er ook andere goederen worden overgeslagen.	Er kunnen ook bulkgoederen worden overgeslagen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zand, grind, graan of staal.
22	Komt er een voorziening om in de toekomst emissieloze schepen te kunnen 'laden'?	zie antwoord op vraag 20
23	Waar wordt de trimodale containeroverslag gemaakt?	De trimodale containeroverslag wordt gemaakt aan de kop van de insteekhaven van bedrijventerrein Loven. Op deze locatie is nu een zwaaihoek aanwezig. De spoorverbinding wordt gemaakt vanaf Railport Brabant (Jules Verneweg 81)
24	Het verkeer van en naar de Albert Heijn blokkeert momenteel regelmatig de omliggende wegen. De wegenstructuur is nu zo dat er twee rijbanen naar de locatie en één rijbaan terug. Blijft de ontsluiting, en daarmee de bestaande 'opstopping', hetzelfde?	We zijn hierover in contact met een extern adviesbureau (RHDHV) om te kijken hoe de kruising er verkeerskundig uit kan komen te zien. Dit is ook een onderwerp wat in de planteam in een vervolgfase nader uitgewerkt kan worden.
25	Wij merken dat veel vrachtwagens een sluiproute (de brug Heikantsebaan) rijden, hoe ga je dit voorkomen als de aanrijroute hetzelfde blijft?	Dit is een vraag die door het planteam voor de optimalisatie van het Wilhelminakanaal zal worden bekeken in combinatie met de gemeente Tilburg.
26	Het vrachtkverkeer zorgt voor verkeersonveilige situaties met schoolgaande kinderen van- en naar de onderwijsinstellingen aan de Jac. Van Vollenhovenstraat. Is er een mogelijkheid dat je deze verkeersstromen kunt scheiden in de toekomst?	Dit zijn goede ideeën om in het vervolgtraject in het planteam aan te dragen.
27	Kom je logistiek nog uit met alle bewegingen van (volle) schepen?	De kans dat schepen elkaar tegen komen is minimaal, logistiek gezien zien wij hier dan ook weinig problemen in.
28	Wat is de los- en laadtijd per schip?	Een klasse IV schip met 2 lagen containers kan in circa 3 uur afgehandeld worden. 15-20 moves per uur. Ter verduidelijking: er zijn 4 verplaatsingen (Moves) nodig voor de afhandeling van een boot. Van de boot naar de kade, van de kade naar de containerstek. Van de containerstek weer naar de kade en als laatste weer terug in de boot.
29	Gaan de containers die nu bij de Geminiweg staan weg?	Nee, deze terminal en containers zullen blijven.
30	Wordt het ook drukker met schepen richting de Geminiweg? En is daar het Wilhelminakanaal breed genoeg voor?	Qua grootte en aantallen zal het drukker worden met scheepvaart van en naar terminal Geminiweg dan in de huidige situatie. Dit blijft wel binnen de vergunde situatie voor deze locatie. Het Wilhelminakanaal wordt geschikt gemaakt voor de grotere klasse IV schepen.
31	Geldt dit dan ook voor het vrachtkverkeer bij de Geminiweg? Krijg je daar dan ook meer vrachtkverkeer?	Het aantal verkeersbewegingen zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De terminal zal meer gebruikt gaan worden voor overslag maar de behoefte voor opslag waar de terminal nu voornamelijk voor wordt ingezet blijft onverminderd groot. Het aantal verkeersbewegingen blijft wel binnen de vergunde ruimte op deze terminal.
32	Het aantal vaarbewegingen neemt dus nauwelijks toe, enkel de omvang?	Het aantal vaarbewegingen op terminal Geminiweg zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie waarin nauwelijks gevaren wordt naar deze terminal. Het totaal aantal vaarbewegingen naar haven Loven op het Wilhelminakanaal zal door de verwachte schaalvergroting van de schepen bij de andere bedrijven waarschijnlijk leiden tot een afname van het aantal schepenvaartbewegingen (bij gelijkblijvende volumes). Hierdoor wordt er per saldo dus geen toename verwacht van schepen op het Wilhelminakanaal naar de nu zittende bedrijven langs de insteekhaven Loven die gebruik maken van het water voor hun logistiek.

Q&A voor projecten Optimalisatie WHK en Trimodaal Loven

Versie 30 november 2024

Trimodaal Loven		
Nr	Vragen	Antwoorden
33	Betekent hybride varen 'elektrisch varen'? Dus dat dit in principe geluidloos is? En gaat er binnenstedelijk elektrisch gevaren worden op het Wilhelminakanaal?	Dat je de schepen niet meer zal horen is niet uit te sluiten. Je zal nog altijd te maken hebben met bijvoorbeeld het klotsen op het water. De huidige klasse II schepen zijn niet duurzaam en sterk verouderd en worden ook niet meer verduurzaamd. De nieuwe hybride schepen (klasse IV) zijn wel duurzamer en veel geluidsarmer. Hybride wil zeggen deels elektrisch en deels op brandstof. Het is de bedoeling dat wanneer een schip aanlegt aan de wal of bij een wachtplaats stopt deze niet hoorbaar zal zijn. Het varen zal zoveel mogelijk elektrisch gebeuren. Wanneer de accu leeg is, zal er verder worden gevaren op de meest duurzame vorm van brandstof.
34	Heeft dit plan en de ligging van het bedrijf effect op de grootte van de milieucirkel en effect op de ligging van de milieucirkel?	Er is al sprake van een activiteit binnen het industriegebied dus van een bestaande cirkel/activiteiten, waarvan alles binnen de norm is van de industriezone. De milieucirkel ligt over die zone. Wel heeft een deel van de locatie nu de functie van een zwaairom, welke is bestemd als 'water'. Uiteindelijk zal die in de ruimtelijke procedure worden herbestemd en ingepast en al in die procedure aangetoond moeten worden dat de effecten binnen de normen vallen.
35	Gaan de nieuwe 10 treinvervoersbewegingen per dag die de Siriusstraat kruisen niet tot stoppings leiden?	We verwachten hiervoor geen belemmeringen omdat de trein oversteek 1 minuut 28 sec duurt. Een filmpje is beschikbaar hoe dit gaat. Planteams kunnen samen met gemeente en initiatiefnemer meedenken over eventuele tijdsvenster waarop treinen gaan rijden om de overlast te beperken.
36	Wordt dit daadwerkelijk ook nader onderzocht?	Ja, RHDHV en Arcadis zijn door de gemeente Tilburg betrokken bij dit verkeerskundig onderzoek.
37	Gaan jullie de interne bedrijfsvoering verduurzamen? Er komt nu toch al wel wat geluid vandaan wat hinder veroorzaakt.	Het elektrificeren van machines behoort tot de ontwikkeling, daarbij zijn we wel afhankelijk van de situatie op het openbare elektranet. We spreken de hoop uit dat tegen de tijd van realisatie er voldoende elektra capaciteit beschikbaar is. De containers blijven wel van staal waardoor we wel geluid zullen blijven produceren. Dit valt echter onder industrie geluid en zal ook binnen de norm behouden blijven.