

Verlag informatiebijeenkomst optimalisatie Wilhelminakanaal en Trimodale terminal Loven

Bedrijven en omwonenden, circa 40 personen aanwezig. Verslag opgesteld door BRO.

Locatie: Maison Du Vin, Geminiweg 9 in Tilburg

Tijd: 16.00 – 18.00 uur

- **Start met welkom en opening door Reinou Kieboom**
- **Toelichting project WHK door Fred van Nistelrooij / Jozèf Sebregts (10-15 minuten)**

Vragen vanuit de zaal over Wilhelminakanaal (WHK):

Q: Er wordt in de presentatie getoond dat er 4 schepen extra per dag zullen volgen, betreft dit enkelvaart of dubbelvaart?

A: Dit gaat om enkelvaart, dus 8 scheepvaartbewegingen. Het betreft de schepen die voorzien zijn op de nieuwe Trimodale terminal. Er is kwalitatief beschouwd wat er vervoerd gaat worden naar de nu zittende bedrijven in haven Loven die gebruik maken van de waterzijdige ontsluiting. Voor de bestaande bedrijven is de verwachting dat het aantal schepen per saldo gelijk zal blijven. Bij gelijkblijvende hoeveelheid vervoerde goederen zal het aantal schepen afnemen aangezien de grotere schepen, per keer meer kunnen vervoeren dan de schepen die er nu kunnen varen.

Q: Gaat het vrachtwagenverkeer dan niet toenemen? Een grotere terminal betekent meer aantrekking uit andere regio's voor die terminal?

A: Deels waar, Versteijnen geeft zo antwoord

Q2: Gebeurt er dan ook nog iets aan de omliggende wegen?

A: antwoord volgt.

Q: De brug Heikantsebaan gaat vervangen worden. Echter is de brug recent nog opgeknapt, dat lijkt me zonde van het geld?

A: De brug is in beheer van Rijkswaterstaat. Het onderhoud van de brug is uitgesteld in afwachting van de plannen om een nieuwe grotere brug te bouwen. Omdat de zekerheid van de plannen uit bleef is er door Rijkswaterstaat voor gekozen het noodzakelijk onderhoud alsnog te plegen, dit is recent gebeurd. De bruggen zullen, mits de plannen worden doorgezet, pas over 5 a 6 jaar vervangen worden.

Q: Komt er wel of geen passeerstrook bij de wachtplaats bij Loven?

A: De wachtplaats wordt uitgebreid richting Loven en verbreed richting Centaurusweg. De wachtplaats gaat dienen als wachtplaats voor de brug én wachtplaats voor de schepen van het tegevoetkomend scheepvaartverkeer. Hierbij bestaat de kans dat schepen 10 á 15 minuten moeten wachten.

Q2: Tijdens het wachten staan de motoren van de schepen nog aan wat nu geluidshinder kan veroorzaken voor omwonenden. Kan deze wachtplaats niet eventueel om de hoek worden gerealiseerd?

A: Dit is een goed idee om verder in de planteams te bespreken. Vraagsteller wordt verzocht om dit nog nader op te schrijven/in te dienen en/of mee te nemen in het planteam.van het Wilhelminakanaal

Q: Wordt het Wilhelminakanaal tussen de Waalstraat en brug Oude Lind wel of niet verbreed?

A: Het Wilhelminakanaal wordt niet verbreed, behalve op de 2 aangegeven locaties. De damwand in de buitenbocht wordt daarnaast wel nog vernieuwd, maar daar verandert niks in de vaarweg-breedte.

Q: Er wordt momenteel in de nacht gevaren, is dat straks ook?

A: In de huidige situatie kan en mag er in de nacht gevaren worden. Dit verandert niet.

Q: Op de route via de Centaurusweg en brug Petrus Loosjesstraat rijden nu verschillende zware vrachtwagens waar niet op wordt gehandhaafd. Wordt er in de toekomst beter gepost op het sluijverkeer over de brug(gen)?

A: Er komt geen aslast-beperking op de nieuwe brug. Dit zijn wederom goede vragen en onderwerpen voor in het planteam (Wilhelminakanaal).

- **Toelichting project Trimodaal Loven door Wil Versteijnen (10-15 minuten)**

Vragen vanuit zaal over Trimodaal Loven:

Q: 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?

A: We zijn hierover in contact met RHDHV om te kijken hoe de kruising er verkeerskundig uit kan komen te zien. Dit is ook een onderwerp wat in de planteams in een vervolgfase nader uitgewerkt kan worden.

Q: Wij merken dat veel vrachtwagens een sluijproute (de brug Heikantsebaan) rijden, hoe ga je dit voorkomen als de aanrijroute hetzelfde blijft?

Q2: Het vrachtverkeer zorgt voor verkeersonveilige situaties met schoolgaande kinderen van- en naar de onderwijsinstellingen aan de Jac. Van Vollenhovenstraat. Is er een mogelijkheid dat je deze verkeerstromen kunt scheiden in de toekomst?

A: Dit zijn goede ideeën om in het vervolgtraject in het planteam aan te dragen.

Q: Kom je logistiek nog uit met alle bewegingen van (volle) schepen?

A: De kans dat schepen elkaar tegen komen is minimaal, logistiek gezien zien wij hier dan ook weinig problemen in.

Q: Wat is de los- en laadtijd per schip?

A: 15 tot 20 moves per uur, een klasse IV schip met 2 lagen containers kan in circa 3 uur afgehandeld worden. Ter verduidelijking: er zijn 4 Moves (verplaatsingen) nodig voor de afhandeling van een boot. Van de boot naar de kade. van de kade naar de container stek. Van de containerstek weer naar de kade en als laatste weer terug in de boot.

Q: Gaan de containers die nu bij de Geminiweg staan weg?

A: Nee, deze zullen blijven.

Q: Wordt het ook drukker bij de Geminiweg? En is daar het Wilhelminakanaal breed genoeg voor?

A: 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

Q2: Geldt dit dan ook bij de Geminiweg? Krijg je daar dan ook meer vrachtverkeer?

A2: 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.

Q: Het aantal vaarbewegingen neemt dus nauwelijks toe, enkel de omvang?

A: 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.

Q2: Betekent hybride varen 'elektrisch varen'? Dus dat dit in principe geluidloos is? En gaat er binnenstedelijk elektrisch gevaren worden op het Wilhelminakanaal?

A2: 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.

Q: Heeft dit plan en de ligging van het bedrijf effect op de grootte van de milieucirkel en effect op de ligging van de milieucirkel?

A: 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.

Q: Gaan de nieuwe 10 treinvervoersbewegingen per dag die de Siriusstraat kruisen niet tot opstoppingen leiden?

A: 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

Q2: Wordt dit daadwerkelijk ook nader onderzocht?

A2: Ja, RHDHV en Arcadis zijn betrokken bij dit verkeerskundig onderzoek.

Q: Gaan jullie de interne bedrijfsvoering verduurzamen? Er komt nu toch al wel wat geluid vandaan wat hinder veroorzaakt.

A: Het elektrificeren van machines behoort tot de ontwikkeling, daarbij zijn we wel afhankelijk van de situatie op het net. We spreken de hoop uit dat tegen de tijd van realisatie er voldoende ruimte op het net is. De containers blijven voorlopig wel van staal waardoor we wel geluid zullen blijven produceren. Dit valt echter onder industriegeluid en zal ook binnen de norm behouden blijven.

- **Toelichting participatieproces en planteams door Niels Suijkerbuijk (5 minuten)**

Vragen vanuit zaal over participatieproces:

Er zijn geen vragen op dit onderdeel.

- **Toelichting ruimtelijke procedures voor beide projecten door Godelief Sperwer (5 minuten)**

Vragen vanuit zaal over ruimtelijke procedure:

Er zijn geen vragen op dit onderdeel.

- **Afronding door Reinou Kieboom**

- **Einde**