

College van burgemeester en wethouders
Van de gemeente Tiel
Postbus 6325
4000 HH Tiel

Behandeld door

Doorkiesnummer +31345728752

Datum 4 oktober 2023

Kenmerk GZDGWB/1154241/1154251

VERZONDEN 26 OKT. 2023

Pagina 1 van 8

Onderwerp:

Reactie op voorgenomen besluit variantstudie westelijke ontsluitingsweg Tiel.

Geachte college,

Op 25 mei 2023 heeft u een eerste ambtelijke reactie ontvangen op de variantstudie van de westelijke ontsluitingsweg Tiel. Daarin zijn de kansen, bedreigingen en opgaven vanuit onze gemeente toegelicht en wordt gevraagd om op een aantal thema's samen te werken en een nadere verkenning uit te voeren. Deze reactie voegen wij opnieuw bij.

Met deze brief bevestigen wij bestuurlijk deze reactie.

U bent voornemens een westelijke ontsluitingsweg te realiseren. Hiervoor is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en is een concept MER-plan opgesteld.

In het voortraject zijn op ambtelijk niveau met name gesprekken gevoerd over de infrastructurele maatregelen. Er heeft ook een gesprek plaats gevonden over de droogteproblematiek in de Tielerwaard en hoe een variant hier positief aan kan bijdragen en gelijktijdig een regionale economische impuls kan geven aan de fruitteelt.

Wij vragen u

1. Kennis te nemen van bijgevoegde reactie op de variantstudie van de westelijke ontsluitingsweg; en hierop te reageren.
2. In te gaan op ons verzoek om samen naar oplossingen te zoeken voor meerdere opgaven die beide gemeenten raken. Hiermee handelen we ons inziens dan in de geest van het recent vastgestelde regio arrangement. Deze casus zou kunnen dienen als voorbeeld voor de vertaling van met elkaar afgesproken beleid naar gebiedsprogramma's.
3. Onze belangen ook kenbaar te maken bij uw raad.

Wij zien u reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van gemeente West Betuwe,

gemeentesecretaris,



burgemeester,



Bijlage

Algemeen beeld

De haalbaarheidsstudie richt zich met name op de opgave om sluipverkeer binnen Tiel te verminderen en de doorstroming op de provinciale weg N834 van Tiel te verbeteren. Het plan heeft met name een lokale infrastructurele opgave en richt zich daarbij minder op overige "regionale" integrale opgaven en afspraken. Zo missen we bijvoorbeeld het effect op overig sluipverkeer, de gewenste snelfietsroute, de economische kansen en op bodem en waterhuishouding. De scores die toegekend worden aan de varianten scoren daarmee met name op de infrastructurele opgave.

Een deel van onze zorgen gaat naar het sluipverkeer, omdat wij concluderen dat bij drukte op de A15 verkeerspassanten bij knooppunt 30 (Geldermalsen) al afslaan en vervolgens via het landelijk gebied hun bestemming richting Tiel zoeken.

Wij kunnen helaas niet lezen wat het effect is van de gewenste westelijke ontsluitingsweg op de verkeersafwikkeling van dit sluipverkeer, de doorstroming op provinciale wegen, de wijk Passewaaij, Geldermalsen en overige kernen in het landelijk gebied.

Daarbij zou het fijn zijn geweest als in de haalbaarheidsstudie ook aandacht was voor Geldermalsen en de kleine kernen. Hoe kunnen deze kernen beter ontsloten worden richting de A15? De toekomstbestendigheid van het gebied en mogelijke toekomstige ontwikkelingen/ kansen zouden meegewogen kunnen worden in de scoretabellen. Een visie op de langere termijn, toekomstige ontwikkelingen en toekomstbestendigheid is hierbij gewenst.

Dit studiegebied is tevens het studiegebied voor een snelfietsroute tussen Tiel en Geldermalsen. Op steenworp afstand is West Betuwe al een paar jaar samen met de provincie aan het studeren op de verbetering van de capaciteit van de provinciale weg N327 en overige ontsluiting van Geldermalsen.

Onze regio is o.a. sterk in fruitteelt, fietstoerisme (langs de Linge) en aantrekkelijk voor vestiging van logistieke bedrijven.

We missen deze aspecten in de variantenstudie en scoretabel.

Omdat de opgaven regionale en mogelijk zelfs bovenregionale impact hebben lijkt het ons goed om gezamenlijk te onderzoeken welke kansen er invulling kunnen krijgen bij een eventuele ontwikkeling van een ontsluitingsweg.

In zijn algemeenheid missen we de conclusies en invulling als het gaat om overige opgaven en wettelijke kaders (bodem en water sturend, watercompensatie, klimaat robuuste realisatie, natuurinclusief en biodiversiteit versterking, regionale economische factoren, de oplossingen voor mogelijke negatieve gevolgen van de realisatie op de omgeving etc.) Hierdoor kunnen varianten positiever scoren, terwijl straks in de voorbereidingsfase het lastig of onmogelijk kan worden om de fysieke ruimte te vinden om de diverse opgaven te realiseren. Wij denken dan ook dat de varianten (technisch) nu te positief ingetekend staan.

Een recente aanvoerstudie van Waterschap Rivierenland toont aan dat bij met name 1 variant (variant 5) de droogteproblematiek in het stroomgebied de Tielerwaard grotendeels opgelost kan worden. Met name tijdens grote watervraagperiodes als zonnebrandberegening en vorstbestrijding. Het aanleggen van een extra wateraanvoersysteem biedt ook kansen voor de invulling van de verplichte compensatieopgaven bij het aanleggen van verharding.

Kansen

Als er meer integraal naar de ontwikkeling van een westelijke ontsluiting wordt gekeken, kunnen naar onze mening meerdere vraagstukken/opgaven opgelost worden. De gestelde doelen hebben soms een regionaal karakter maar het beoordelingsgebied is minder gericht op de 'buren'; dan is voornamelijk gekeken lokale knelpunten en sluisverkeer vanaf de A15.

Wij zien dan ook onderstaande (regionale) kansen die verder uitgewerkt kunnen worden.

1. Het versterken van een regionale ontsluiting van Geldermalsen en haar bedrijventerreinen Hogeweide en Hondsgemet te Geldermalsen als forensenverkeer tussen Geldermalsen en Tiel door middel van een weefvak op de A15.
2. Het realiseren van een nieuwe verkeersontsluiting Geldermalsen Oost en Tiel West. Geldermalsen richting Wadenoijen in combinatie met een snelfietspad (duurzame mobiliteit). Bijvoorbeeld een integraal vormgegeven knooppunt Wadenoijen biedt kansen voor een snelfietsroute rondom de Overlaat richting de Tielerweg en de N327.
3. Kansen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit in de vorm van een snelfietspad en extra station/busverbinding tussen Tiel en Geldermalsen.
4. Het verbeteren van de bedrijfsverkeerontwikkeling van de kleine kernen.
5. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Geldermalsen en de kleine kernen West Betuwe. Betere bereikbaarheid voor Ophemert, Zennewijnen en Varik is bij variant 4/5 hoger dan 2/3. Dit is echter geen benoemd doel van de nieuwe ontsluitingsweg en scoort daarmee niet mee in de afweging van de haalbaarheidsstudie.
6. Kansen om invulling te geven aan de gewenste Provinciale landschappelijke natuur Noord-Zuid verbinding tussen de Linge en de Waal.
7. Het realiseren van een nieuwe wateraanvoerroute voor de Tielerwaard. Er is een duidelijk voorkeur voor variant 5. Alternatief 4 is ook mogelijk als er aanpassingen gedaan worden rondom het primaire watersysteem bij de aansluiting Passewaaij.
8. Het versterken van de economische pijler fruitteelt in de Tielerwaard door het verbeteren van waterbeschikbaarheid.

9. De voorgenomen varianten liggen allemaal op het grondgebied van Tiel. De gemeente West Betuwe is bereid mee te werken aan een bredere aanpak die invulling geeft aan de regionale doelen.
10. Omdat meerdere opgaven hier samen kunnen vallen en dit kansen geeft voor de inzet van rijksmiddelen brengen wij dit in bij de Gelderse puzzel.

Bedreigingen

Een nieuwe weg trekt altijd 'nieuw' verkeer aan. Vanuit West Betuwe hebben we volledig begrip voor deze wens van een nieuwe weg. We vragen daarbij ook te onderzoeken welke andere effecten en kansen mee kunnen liften.

Variante 2 wordt opgesloten tussen de kern Wadenoijen en het spoor daardoor wordt de bereikbaarheid vanuit het landelijk gebied naar deze variant lastiger alsook eventuele toekomstige aansluitingen op deze variant.

Variante 3 is parallel aan het spoor gepland, bovenop een primaire watergang. Deze watersysteem en de compensatie van de verharding zullen ook fysieke ruimte vragen, waardoor in de praktijk het ruimtebeslag groter/breder wordt.

Varianten 2 en 3 doorsnijden de kern Wadenoijen, wij zijn benieuwd naar de visie op deze kern en mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Variante 4 doorsnijdt veel hoogwaardige teeltpercelen. Dat maakt de realisatie en verwerving van de gronden kostbaarder. Daarnaast is deze variant ook over een primaire watergang gepland die belangrijk is voor de wateraanvoer naar de Tielerwaard. Hiervoor zullen compensatieopgaven en de daarvoor benodigde ruimtelijke impact uitgewerkt moeten worden. Het verslechteren van de wateraanvoermogelijkheden is wat ons betreft onacceptabel.

Variante 5 komt weliswaar minder positief uit voor de afwikkeling van sluipverkeer, maar biedt in onze ogen de meeste kansen voor een positieve verkeersafwikkeling van Passewaaij inclusief de geplande uitbreiding. Daarnaast biedt het kansen om Geldermalsen en de kleine kernen van West Betuwe naar de A15 beter te ontsluiten. De impact op het landschap is groter, maar het volgt wel natuurlijke grenzen en lijnen in het landschap. Ook kunnen er inpassingen bij de uitwerking bedacht worden, waardoor de weg minder grote zichtbare impact maakt, waarbij het landschap, klimaatrobuustheid en biodiversiteit versterkt worden. Ook zijn toekomstige aansluitingen op deze variant eenvoudig te realiseren.

Alle varianten vormen een bedreiging voor oude landschapsstructuren.

In de MER studie wordt gesproken over de negatieve impact van de varianten, maar niet zozeer over de grote impact op de omgeving en welke acties nodig zijn om de impact minder groot te maken. Juist dit laatste is belangrijk bij het klimaatrobuust inrichten. Zo is de impact op de omgeving in een variant 2 en 3 groter (vanwege de aanwezige verharding en bebouwing) dan bij variant 4 en 5 (in landelijk gebied). In het landelijk gebied kan de impact deels door de omgeving al opgevangen worden. Daarnaast zijn er maatregelen te treffen die

de impact minder groot maken (denk aan; meer vergroenen, blauwstructuren, kleur verhardingsmateriaal, creëren van schaduw op verharding etc.).

Regionaal/lokale belangen

Verkeersafwikkeling Geldermalsen Oost (incl. bedrijventerrein Hondsgemet) en Tiel wijk Passewaaij (incl. voorgenomen uitbreiding).

Kansen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit in de vorm van een snelfietspad

Toekomstbestendige fruitteelt in de Tielerwaard

Aanpak klimaatknelpunt droogte in de Tielerwaard (ambities en speerpunten uit gezamenlijk vastgestelde RAS (Regionale Adaptatie Strategie Rivierenland klimaatbestendig – Samen aan de slag)

Brede welvaart in het Rivierengebied.

Economisch impact

De fruitteelt vertegenwoordigd een groot economisch pijler in het Rivierengebied, naast werkgelegenheid speelt de fruitteelt een belangrijke rol in de exporthandel en versterkt deze sector de landschappelijke kenmerken welke een recreatieve aantrekking kent. De fruitteelt is met name vanwege de bodemeigenschappen op deze gronden gevestigd. Gemeente West Betuwe heeft de ambitie fruitgemeente van Nederland te zijn, Tiel sluit daarbij aan als Fruitstad van Nederland. Hierbij kunnen we samen aan deze ambitie werken door het verbeteren van de waterbeschikbaarheid in de Tielerwaard. Een goede ontsluiting van het bedrijfsverkeer draagt daaraan economisch bij.

Kanttekeningen

De MER-studie richt zich op het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, waaronder de doorstroming op de A15 en het voorzien van een robuust regionaal verkeersnetwerk. Het afvlakken van de verkeerstoename op de N834 tussen de Berenkuil en de aansluiting met de A15. Het achterliggend motief is het verminderen van verkeer op de Lingedijk en de Lingeweg.

Hoe kan deze studie goed zijn uitgevoerd als niet wordt ingezoomd op de verkeersafwikkeling van de Woonwijk Passewaaij, Geldermalsen en de omliggende kleine kernen? (Zennewijnen, Ophemert, Varik) Zoals de varianten nu zijn voorgesteld zal met name Passewaaij Zuid en de toekomstige uitbreiding met de eerste vier varianten gebruik blijven maken van de N834 via de Jonkheer P.A. Reuchlinlaan en Passewaaij Noord-Oost via de Schaardijkweg, omdat een goede verbinding naar de toekomstige ontsluitingsweg ontbreekt. Ook zal veel sluipverkeer bij drukte op de A15 al bij Geldermalsen de afslag nemen en via het landelijk gebied de wegen naar hun bestemming vinden (Randweg-Bommelweg, Randweg-Esterweg-Bommelsestraat-Waalbandijk). Wij vragen u hier ook aandacht voor te hebben.

In de haalbaarheidsstudie ligt de focus op het verminderen van sluipverkeer, op momenten dat de A15 druk is.

Bent u van mening dat dit een goed primair uitgangspunt is voor het realiseren van een ontsluitingsweg? Moet het niet zo zijn dat de ontsluitingsweg primair wordt aangelegd voor de dagelijkse gebruikers die zich van A naar B verplaatsen? Dat daarbij ook sluipverkeer verminderd wordt is dan een positieve bijkomstigheid.

In de haalbaarheidsstudie is beperkte aandacht voor de aanpassingen aan het watersysteem.

Wij adviseren om samen met het waterschap te onderzoeken wat de impact is op de wateroverlast of –onderlast in binnenstedelijke locaties i.c.m. meekoppelkansen.

De scoretabel is primair gericht op gestelde doelstellingen, wij zijn van mening dat het scoretabel er anders uit zal zien als regionale belangen meegewogen worden.

Alternatief	Doorstroming wegvakniveau	Reistijden	Doorstroming kruispunten	Bereikbaarheid	Netwerkcollect	Reliabiliteit	Verkeersveiligheid
1	0	0	++	--	--	+	+
2	+++	+	0	+	++	++	+++
3	+++	+	+	+++	+	++	+++
4	+++	+	+	++	++	++	++
5	++	+	+	++	++	++	++

Er staat geschreven dat alternatief 2 en 3 overall gezien beter scoren dan alternatieven 4 en 5. In bovenstaande tabel ziet dat er zo uit: best logisch als je beseft dat 4 en 5 zuidelijker liggen in relatie naar de A15 (doelstelling bereikbaarheid) lager is. En de doelstellingen van het plan voornamelijk lokaal verkeersgerelateerd zijn ingegeven.

Alternatief 2 scoort het beste als alternatief voor verkeer uit Passewaaij naar Rotterdam. Maar niet voor alle verkeer uit de Passewaaij. Dan is 3, 4 en 5 beter. Ook de (milieu)effecten wegen mee in de afweging. Wij vinden dat er geen goed totaalplaatje is gemaakt.

Bestuurlijke advisering en reactie

Wij wachten de besluitvorming van Tiel af over de voorkeursvariant. Op basis van bovenstaande informatie zullen wij ons college van burgemeester en wethouders adviseren. Op uw besluit volgt dan mogelijk een bestuurlijke reactie van het college van B&W West Betuwe.

Met vriendelijke groet,




Adviseur Duurzaamheid, Milieu, Klimaat en Afval
Team Duurzaamheid




Adviseur Verkeer en Vervoer
Team Verkeer