

## Verplaatsing Sluipverkeer bij varianten 4 en 5

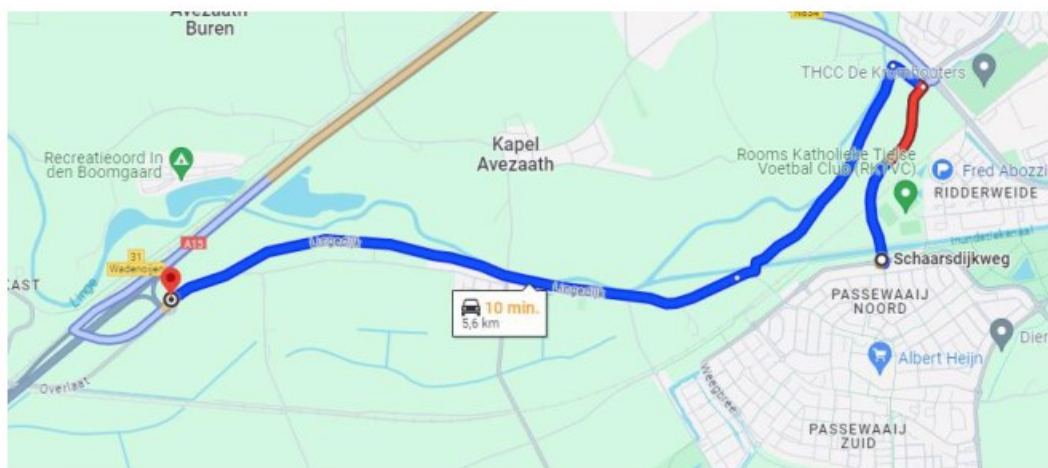
Datum, 10 april 2024

De gemeente Tiel heeft sinds geruime tijd het voornemen om te komen tot een **betere ontsluiting** van de wijk Passewaaij. Dit is met name ingegeven door de wens nog meer woningen in deze wijk te bouwen. De gemeenteraad van Tiel heeft 5 varianten geselecteerd, twee daarvan lopen nabij de gemeentegrens van West Betuwe.

Een van de criteria voor de keuze voor de beste variant is het **voorkomen van sluipverkeer** door het dorp Wadenoijen (nu via de Lingedijk). Het doel van een verbeterde ontsluiting is niet alleen het voorkomen van sluipverkeer en betere verkeersveiligheid op de Lingeweg en Lingedijk maar ook het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten en rotondes voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en landbouwverkeer).

Sluipverkeer ontstaat nu wanneer de A15 vol loopt en er file ontstaat. Op dat moment neemt een deel van het bestemmingsverkeer voor Tiel -en met name richting de wijk Passewaaij- een route over de Lingedijk door Wadenoijen. In de praktijk loopt dan ook de Lingedijk ook vol met allemaal **doorgaand verkeer** dat daar **niet thuis** hoort.

*Huidig sluipverkeer:*



Met de verdere groei van de wijk Passewaaij is het risico groot het sluipverkeer verder gaat toenemen. In de MER-studie wordt ervan uitgegaan dat Passewaaij met nog 1.200 woningen wordt uitgebreid de komende jaren. Daarnaast breidt Tiel zelf ook verder uit en hier is in de door Movares gebruikte **verkeersmodellen** rekening mee gehouden.

De twee meest zuidelijke varianten die overwogen worden zijn variant 4 en 5 (zie hieronder). Deze varianten lopen eerst een tijd ten zuiden van de Bommelweg en kruisen de Bommelweg ter hoogte van de Nieuweweg. In de MER is rekening gehouden dat bij die kruising nabij de Nieuweweg een rotonde wordt aangelegd. Die is ook nodig om verkeer van de Bommelweg en omliggende wegen aan te sluiten op die nieuwe variant 4 of 5.



In de verkeersmodellen (die in de concept MER zijn opgenomen in de bijlagen) is bijvoorbeeld voor variant 5 berekend welke verkeersveranderingen dit oplevert. Groen betekent een verkeersafname, rood is een verkeerstoename. Dat ziet er als volgt uit:



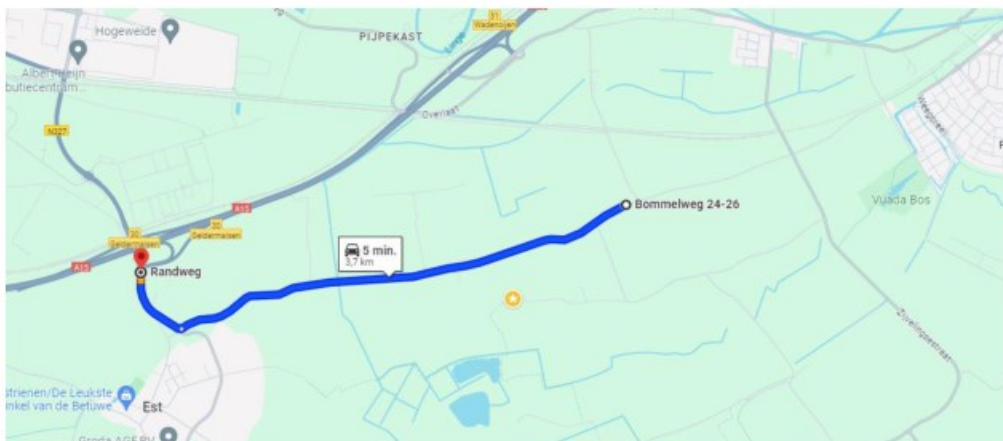
We zien in dit plaatje dus een verkeersafname op de bestaande N384 en een verkeerstoename op het nieuwe tracé van variant 5.

**Zeer opvallend** in dit verkeersmodel is dat Movares voor de Bommelweg een verkeersafname voorspeld (zie blauwe pijl). Dit wordt door bewoners en ondernemers ter plekke als zeer onwaarschijnlijk geacht, zij verwachten een sterke toename aangezien bij het vastlopen van de

A15 in de spits (ook op de A15 tussen Geldermalsen en Tiel, zoals nu al dagelijks plaatsvindt) een groot deel van het verkeer uit west Nederland (Rotterdam, Den Bosch, Utrecht) de afslag Geldermalsen (afslag Est) zal nemen om dan langs de Bommelweg naar de nieuwe rotonde bij de Nieuweweg te rijden en daar de nieuwe weg (variant 5, de rode loper) naar Passewaaij zal pakken. En andersom, in de ochtend- en avondspits. Bewoners en ondernemers verwachten dat de lijn over de Bommelweg niet groen maar **in werkelijkheid dik rood** zal zijn.

De conclusie zou moeten zijn dat het huidige sluipverkeer over de Lingedijk in Wadenhoijen (met alle overlast en verkeersonveiligheid) grotendeels verplaatst wordt en zal toenemen naar de Bommelweg. Daarmee ontstaat er een **waterbedeffect**: met de keuze voor variant 5 vermindert het probleem op de Lingedijk (over een afstand van circa 3,5 kilometer), maar ontstaat er juist **groter probleem op de Bommelweg** (ook circa 3,5 km, deels in de gemeente West Betuwe).

Wanneer in ogenschouw genomen wordt dat het aantal inwoners van Tiel gaat toenemen en de drukte op de A15 ook, waarbij Rijkswaterstaat aan de gemeente Tiel heeft aangegeven de komende 20 jaar **geen plannen** te hebben **om de A15 te verbreden**, zal dit tot het vastlopen op beide tracés leiden (A15 én Bommelweg).



Tijdens de spijtijden (de ochtendspits is op werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur is en de middag/avondspits tussen 16:00 en 19:00 uur) zal de Bommelweg tussen de A15-afslag Est en de kruising met de Nieuweweg **overvol** zijn met doorgaand verkeer, zowel personenauto's als vrachtwagens. Daarbij is de Bommelweg een **belangrijke fietsroute** is voor schoolgaande kinderen en ontstaat op deze weg een groot verkeersveiligheidsprobleem. De Bommelweg is niet ingericht op deze verkeersintensiteit. De bermen worden regelmatig helemaal stuk gereden en de breedte van de weg aan de kant van West Betuwe is **volstrekt ontoereikend** om grote verkeersstromen aan te kunnen, zeker bij een dergelijke verkeerstoename.

Tijdens de **bewonersbijeenkomst** in Ophemert op 6 maart waren wethouder [REDACTED] van Tiel, wethouder [REDACTED] Betuwe en projectleider [REDACTED] van de gemeente Tiel aanwezig. Op die avond hebben de bewoners grote zorgen geuit over de kans op extra sluipverkeer als de gemeente Tiel voor variant 4 of 5 kiest. De kans is namelijk groot dat verkeer van en naar Tiel dan via de Bommelweg naar afslag Est zal rijden maar ook verder binnendoor naar Waardenburg (A2). Zeker voor verkeer in de richting Den Bosch. Door inwoners werd nadrukkelijk gevraagd of daar **goed onderzoek** naar gedaan was en wat daarvan de uitkomst was.

Het antwoord van de projectleider [REDACTED] een kleine maand later (per e-mail op 4 april 2024) was dat de gemeente Tiel bij alle alternatieven (alleen) heeft gekeken naar de impact van sluipverkeer in en rond het dorp Wadenhoijen. Dus niet naar verder in de richting Est of naar effecten tussen Est en Waardenburg. Wat de projectleider betreft valt deze vraag dus buiten de opdracht en is dit sluipverkeer **niet onderzocht**. Daarmee worden deze effecten ook buiten beschouwing gelaten in de afwegingen voor de keuze voor welke variant.

De wethouder uit West Betuwe heeft juist meerdere keren in bestuurlijk schrijven aangedrongen de verkeersstudies van Tiel ook in **regionaal perspectief** te plaatsen en goed te kijken naar de positieve en negatieve effecten van de plannen voor de regio. Dit signaal lijkt helaas ambtelijk en bestuurlijk niet opgepakt te worden door de gemeente Tiel. De algemene stelling luidt helaas "wat niet in de onderzoeksopdracht zit wordt niet onderzocht". Terwijl inwoners en ondernemers nadrukkelijk wel vragen om nader onderzoek. Als je participatie serieus neemt, moet je ook serieus omgaan met dit soort verzoeken!

Op het onderdeel "sluipverkeer" zit dus een **belangrijk zorgpunt** en een **grote kwetsbaarheid** in het onderzoek. Met potentieel grote consequenties. Is een zorgvuldige afweging mogelijk als varianten 4 en 5 ervoor zorgen dat het probleem van **sluipverkeer wordt verplaatst en toeneemt** en dus niet wordt opgelost? Uitkomsten van onderzoek hebben een grote impact op de weging tussen varianten. Deze **omissie in het onderzoek** zal direct doorwerken in waardering van de criteria in de besluitvormingsmatrix (beoordeling verkeerseffecten) en vormt daarmee een **grote kwetsbaarheid** voor de robuustheid van de besluitvorming over de varianten.

Het team van het Bewoners Collectief Buitengebied Ophemert gaat graag **in gesprek** met de projectleider van Tiel en onderzoeksbureau Movares om deze zorgen te bespreken.

Namens ten minste 75 bewoners uit het gebied,

[REDACTED] - [REDACTED] - [REDACTED] - [REDACTED] - [REDACTED]

Team **Bewoners Collectief** **B**uitengebied Ophemert