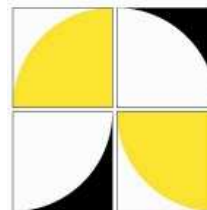


Collegevoorstel gemeente Tiel



Onderwerp: Vaststellen voorlopig Voorkeursalternatief en concept Plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel en vrijgeven stukken voor inspraak en advies

Datum: 20 maart 2024

Zaak/docnr: 1375317

Programma: Leefomgeving

| Spoed | Ja | Nee | Uitstel publicatie | Ja | Nee |
|-----------------------------|----|-----|--|----|-----|
| Zo ja, collegebesluit vóór: | | | Zo ja, tot datum: 16 mei 2024 | | |
| Vanwege: | | | Vanwege: informeren raadscommissie en direct belanghebbenden | | |

Vermelding nieuwsbrief

Het college heeft op 14 mei 2024 besloten om het meest zuidwestelijke alternatief (alternatief 5) als voorlopig voorkeursalternatief voor te dragen richting de gemeenteraad en publiekelijk open te stellen voor zienswijzen.

| Meer informatie: | | | Akkoord | |
|-------------------------|--|--------------------|-----------------------|----|
| Auteur | | Portefeuillehouder | | ja |
| Telefoon | | Opdrachtgever | | |
| Email | | Team | Ruimtelijke projecten | |

Afgestemd met:

| | | | |
|--------------|-----|-------------------|-----|
| Financiën | | Vakcollega's | |
| Communicatie | | Extern / diversen | |
| AJZ | | Inkoop | nvt |
| P&O / OR | nvt | | |

| Raad | Ja | Nee | |
|----------------|----|-----|--|
| Zo ja, wanneer | | | |

* Indien ter bespreking of besluitvorming aan commissie of raad, plaats het onderwerp op de Raadsplanning

Voorstel om:

1. kennis te nemen van:
 - a. haalbaarheidsonderzoek en plan-MER - rapport "Westelijke ontsluiting Tiel" Movares versie 5.0, bijlage 2
 - b. ontwerpnota behorende bij Haalbaarheidsonderzoek en plan-MER - rapport "Westelijke ontsluiting Tiel" Movares versie 3.0, bijlage 3
 - c. quickscan verkeer robuustheid Alt1 – adviesnota "Westelijke ontsluiting Tiel" Movares versie 5.0, bijlage 4
 - d. effecten en draagvlak alternatief 1/1b – memo "Westelijke ontsluiting Tiel", bijlage 5
 - e. kostennota alternatief 1, 1b, 2, 3, 4 en 5, bijlage 6
 - f. memo voorbereiding ontwerpbesluit v2.0, bijlage 7

2. als voorlopig voorkeursalternatief te benoemen alternatief 5: een tracé “Ophemertsestraat/Nieuweweg”;
3. dit collegevoorstel/besluit samen met de bijlagen vrij te geven voor inspraak vanaf 15 mei 2024 met een looptijd van acht weken;
4. een tussentijdse toetsingsadvies van de Commissie mer in te winnen;
5. de raad te consulteren en te informeren met bijgevoegde bespreeknota;
6. op grond van artikel 87 van de Gemeentewet juncto artikel 5.1, tweede lid en onderdeel b (de economische en financiële belangen van de gemeente) van de Wet open overheid geheimhouding op te leggen op de “kostennota alternatief 1, 1b, 2, 3, 4 en 5 van het plan-MER”;
7. op grond van artikel 88 tweede lid van de Gemeentewet de informatie waar geheimhouding op rust te verstrekken aan de raad.

Inleiding

Na jarenlange voorbereiding is in 2020 de haalbaarheidsstudie Westelijke ontsluiting Tiel gestart, met als doel tot een voorkeursalternatief te komen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de gemeente Tiel. Onderdeel van de haalbaarheidsstudie is het uitvoeren van een MER-studie (milieueffectrapportage). Daartoe heeft het college van burgemeester en wethouder van gemeente Tiel in oktober 2021 de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld, zie bijlage 1. In een NRD is bepaald welke oplossingen (alternatieven) worden bestudeerd, welke aspecten aandacht verdienen, wat het studiegebied is en op welk detailniveau wordt gestudeerd. In de NRD zijn de doelstellingen omschreven, waaraan de oplossingen moeten voldoen: het toetsingskader. De plan-MER studie (bijlage 2) bestaat hiermee uit het onderzoeken en beoordelen op effecten van de volgende alternatieven:

1. alternatief 1: bestaande situatie
2. alternatief 2: een tracé noord
3. alternatief 3: een tracé gebundeld
4. alternatief 4: een tracé zuid
5. alternatief 5: een tracé “Ophemertsestraat/Nieuweweg”

De NRD is het toetsingskader voor de voorliggende concept haalbaarheidsstudie/plan-MER en het voorlopig voorkeursalternatief.

Waar staan we nu

De haalbaarheidsstudie is onderdeel van de voorbereidingsfase en bestaat uit twee delen:

- fase 1 (plan-MER) waarin de mogelijke oplossingsrichtingen met elkaar worden vergeleken op basis van een Milieueffectrapportage (MER) en een verkenning van maatschappelijke effecten en waarin een voorkeursalternatief (VKA) wordt gekozen.
- fase 2 (project-MER) waarin het voorkeursalternatief en eventueel gewenste of vereiste aanvullende maatregelen verder worden uitgewerkt tot een definitieve maatregel of maatregelenpakket.

De voorbereidingsfase wordt afgesloten met een uitvoeringsbesluit door het college, waarna de realisatiefase start (waarin onder andere het omgevingsplan zal worden vastgesteld).

Het project Westelijke ontsluiting Tiel bevindt zich aan het eind van fase 1 (plan-MER) van de voorbereidingsfase. Het college kiest, op basis van het voorstel van de projectgroep en het advies van de adviesgroep, een voorlopig Voorkeursalternatief en verstuurt deze aan de gemeenteraad zodat de inspraak- en adviesronde (Commissie mer) kan plaatsvinden. Na afloop hiervan vindt de definitieve vaststelling van het Voorkeursalternatief plaats (in de gemeenteraad) en kan fase 2 (project-MER) starten.

Voorlopig Voorkeursalternatief

De haalbaarheidsstudie Westelijke ontsluiting Tiel heeft verschillende goede alternatieven voortgebracht. Alle alternatieven voldoen in meer of mindere mate aan het gewenste doelbereik en de onderzoeksresultaten leveren inzicht in verschillende effecten. Aanvullend zijn op verzoek van

de gemeenteraad (motie mei 2023) en de adviesgroep nog extra onderzoeken uitgevoerd.

De adviesgroep heeft weliswaar een gezamenlijk advies uitgebracht, maar is daarin niet unaniem. Ook de projectgroep is niet tot een unaniem standpunt gekomen. Omdat er geen alternatief is dat 'het hoogste scoort' op alle onderdelen, is het maatschappelijke draagvlak en toekomstgerichtheid zwaarwegend onderdeel in de afweging geweest.

Beoogd effect

In 2040 hebben we de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de N834, sluijverkeer op wegen Wadenoijen/buitengebied van Tiel en ontsluiting Passewaaij in Tiel verbeterd.

Argumenten (want...)

1.1 In de rapportage is een beschrijving en waardering opgenomen van doelen en effecten

We hebben beoordeeld:

- in hoeverre de alternatieven bijdragen aan de in de NRD gestelde doelen voor de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en het sluijverkeer;
- welke effecten de alternatieven hebben op de omgeving

Vervolgens zijn, volgens de landelijke systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw (SSK), globale kostenramingen gemaakt van de verschillende alternatieven.

1.2 De aanleg van een nieuwe weg heeft grote gevolgen voor de omgeving

Het is voor besluitvorming belangrijk op de hoogte te zijn van de gevolgen van een nieuwe weg voor bewoners in het buitengebied. Gevolgen hebben o.a. betrekking op:

- de leefbaarheid, met name in Wadenoijen;
- de relaties in het buitengebied, bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de sportvelden aan de Dreef vanuit Wadenoijen en Kapel Avezaath;
- het voortbestaan van woningen en andere gebouwen in het gebied (mogelijke sloop);
- de bereikbaarheid en de bedrijfsvoering van ondernemers door het doorsnijden van kavels voor de land- en tuinbouw;
- de recreatieve fiets- en wandelroutes en de rust door ingreep in het landschap.

Daarom hebben we uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeersproblematiek, mogelijke oplossingen daarvoor en de effecten daarvan, en hebben we intensief met de omgeving hierover gecommuniceerd.

1.3 In de informatieve commissie van 31 januari 2024 hebben we de opzet van het onderzoek en de resultaten op hoofdlijnen toegelicht.

De voorliggende stukken geven een nadere onderbouwing van de gepresenteerde hoofdlijnen.

2.1 Mobiliteitsmaatregelen dragen naar verwachting (te) weinig bij aan de bereikbaarheid van de westkant van Tiel

Bij het beoordelen van de oplossingen hebben we gewerkt volgens de Ladder van Verdaas. Op basis van deze Ladder dient eerst te worden gekeken naar maatregelen om het autogebruik te beperken, alvorens te komen tot infrastructurele oplossingen.

Tiel beschikt niet over hoogwaardige openbaar vervoeralternatieven of goede (snel)fiets verbindingen. De af te leggen afstanden in de regio zijn relatief groot vanwege de barrièrewerking van de Waal, het spoor en de A15. Door deze barrières en het ontbreken van goede alternatieve vervoersmodaliteiten is het effect van maatregelen om het autogebruik te beperken naar verwachting gering.

Dit wordt ook gesignaleerd in het rapport "Toegang voor iedereen?" uit 2022, waarin wordt gesteld dat in rurale gebieden, zoals de regio Rivierenland, een versterking van het OV en de fiets maar een beperkt effect heeft op de (auto)mobiliteit. De verwachting is ook dat de automobilititeit blijft toenemen, zeker met het oog op ruim tweeduizend nieuwe woningen, waarvan een groot deel specifiek in de uitbreiding van de wijk Passewaaij.

2.2 Alternatieven 1 en 1b bieden onvoldoende oplossing

Als volgende trede op de Ladder van Verdaas hebben we aanpassingen aan de bestaande infrastructuur onderzocht.

Door grootschalige aanpassingen van de bestaande route via de Schaarsdijkweg en de Provincialeweg N834 kan de doorstroming van het verkeer van en naar de A15 worden verbeterd. Daarbij moet gedacht worden aan een forse uitbreiding van de rotondes in de Provincialeweg bij de Zoelensestraat en Schaarsdijkweg/Rivierenlandlaan. Ook moeten de kruispunten met de Bergakker/Hamse Bieze en bij de zuidelijke aansluiting van de A15 worden uitgebreid. Door de Provincialeweg over de hele afstand uit te breiden tot 2x2 rijstroken kan de doorstroming verder worden verbeterd.

Afgezien van de betere doorstroming draagt dit alternatief slechts in beperkte mate bij aan een betere ontsluiting en leefbaarheid van Passewaaij en draagt dit alternatief niet bij aan de robuustheid van het wegennet, aangezien er geen nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd:

- Van de onderzochte alternatieven is de winst in reistijd in alternatief 1 (b) het minste. Dit komt doordat verkeer van en naar het westen moet (blijven) omrijden. Bovendien loopt dat verkeer in spitsuren tussen Tiel en Geldermalsen vast op de A15.
- Er gaat meer verkeer rijden via de Dr. J.M. den Uijllaan, waardoor de geluidsoverlast voor de bestaande woningen langs de rondweg Passewaaij toeneemt en de oversteekbaarheid van de rondweg (o.a. van en naar station Passewaaij) afneemt.
- Het wegennet blijft kwetsbaar voor incidenten op de A15 die leiden tot sluipverkeer door Wadenoijen.
- Alternatief 1 (b) is niet toekomstvast. Als de A15 in de toekomst wordt verbreed moeten naar verwachting verdergaande maatregelen worden genomen voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Daarnaast verslechtert de oversteekbaarheid van de Provincialeweg (onder andere bij Thedingsweert).

2.3 Alternatief 2 draagt het meest bij aan de doelen van het project, maar heeft ook grote ruimtelijke gevolgen

Aangezien mobiliteitsmaatregelen en aanpassingen aan de bestaande infrastructuur onvoldoende bijdragen aan de verbetering van de kern van Tiel en Passewaaij hebben we 5 alternatieven onderzocht voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg richting de A15-aansluiting 31 (Wadenoijen).

Van de onderzochte alternatieven voor een nieuwe ontsluitingsweg trekt alternatief 2 het meeste verkeer aan, waardoor de bestaande route via de Schaarsdijkweg en de Provincialeweg maximaal worden ontlast.

Bij incidenten op de A15 is dit het meest aantrekkelijke alternatief met het minste risico op sluipverkeer door de kern van Wadenoijen.

Wel ligt het tracé in dit alternatief dicht bij de kern van het dorp, waardoor het – naast de bestaande spoorlijn – een extra barrière vormt tussen het dorp en het buitengebied van Wadenoijen, met daarin onder andere sportvelden en een manege. Dit heeft grote gevolgen voor de sociale cohesie van het dorp Wadenoijen.

Voor de ontsluiting van de tuinbouwbedrijven in het buitengebied biedt alternatief 2 bovendien slechts een beperkte oplossing. De meeste tuinbouwbedrijven liggen ten zuiden van de spoorlijn en kunnen niet direct worden ontsloten vanaf dit tracé. Daardoor levert dit tracé slechts een beperkte bijdrage op aan ontlasting van de bestaande landbouwwegen van vrachtverkeer en verbetering van de leefbaarheid in het gebied.

Ook op andere aspecten scoort dit alternatief minder goed, zoals ten aanzien van stikstofdepositie aangezien ze dichterbij Natura2000 gebieden liggen.

2.4 Alternatief 3 is kostbaar

Ook alternatief 3 trekt veel verkeer aan en draagt daardoor sterk bij aan de doelen van het project. In dit alternatief is het nieuwe wegtracé maximaal gebundeld met de bestaande spoorlijn. Hierdoor is de ingreep in het landschap relatief beperkt. Door de ligging ten zuiden van de spoorlijn kunnen de tuinbouwbedrijven in het buitengebied goed worden ontsloten met vrachtverkeer, waardoor de leefbaarheid langs de bestaande landbouwwegen verbetert.

Vanwege de kans op blokkade van het spoor mag dit tracé gelijkvloers niet te dicht bij de spoorwegovergangen liggen. Om de bestaande wegverbindingen in het gebied in stand te houden zijn in alternatief 3 drie tunnels onder het spoor opgenomen. Hierdoor is dit alternatief veruit de duurste van de onderzochte alternatieven. Versobering van dit alternatief is alleen mogelijk door tunnels te schrappen en één of meer overwegen te sluiten, waardoor de barrière het spoor en de weg in het buitengebied fors toeneemt. De kosten van alternatief 3 blijven ondanks versobering nog fors.

Net als alternatief 2 scoort ook dit alternatief minder goed ten aanzien van stikstofdepositie aangezien ze dichterbij Natura2000 gebieden liggen.

2.5 Alternatieven 4 en 5 dragen in gelijke mate bij aan de doelen van het project

In de alternatieven 4 en 5 neemt de verkeersintensiteit op de Provincialeweg af met ongeveer 15%.

Een groot nadeel van alternatief 4 is dat dit tracé veel tuinbouwpercelen en een stiltegebied doorkruist. Daardoor wordt de uitvoerbaarheid van deze oplossing complex en kostbaar.

2.6 Van de onderzochte alternatieven heeft alternatief 5 de voorkeur.

Alternatief 5 heeft substantiële voordelen ten opzichte van alternatief 4 en de andere alternatieven:

- Alternatief 5 past in de Toekomstvisie van Tiel, heeft raakvlakken met de doelen binnen de Gelderse Omgevingsvisie “Gaaf Gelderland” en is het meest toekomstvast. De inbreidingsmogelijkheden in heel Tiel zijn beperkt; de meeste (potentiële) uitbreidingsmogelijkheden liggen aan de westkant van Tiel en in buitengebied (te starten met Passewaaij 9, 10 en 11).
- Een groot deel van dit tracé valt samen met de bestaande Ophemertsestraat. De ingreep in het landschap, de aantasting karakter van het dorp Wadenoijen en de doorsnijding van tuinbouwpercelen is daardoor geringer dan in de alternatieven 2, 3 en 4.
- In alternatief 5 worden de Dr. J.M. den Uijllaan en de Weegbree het meest ontlast van alle alternatieven.
- Het buitengebied van Tiel/Wadenoijen en Ophemert/Est in de gemeente West Betuwe vormt één geheel. Alternatief 5 biedt – binnen de kaders van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau – bij de verdere uitwerking kansen voor een gebiedsgerichte aanpak; niet alleen ten aanzien van bereikbaarheid en de leefbaarheid van de kernen en bedrijven in het gebied, maar ook voor de wateropgave in het gebied.

2.7 Alternatief 5 heeft meetbaar minder weerstand dan de andere alternatieven.

Een project als dit heeft voor direct omwonenden een grote impact. Sterker, voor een aantal inwoners betekent het een onteigening van (een deel) van hun woning of bedrijf. We kunnen niet verwachten dat deze mensen de voordelen van het project inzien. Dat terwijl voor velen een verbeterde of nieuwe ontsluitingsweg een uitkomst is. In de bijeenkomsten met de mogelijke betrokkenen werd overal de noodzaak van een verbeterde ontsluitingsweg onderschreven, maar juist niet bij hen. Dit maakt het bepalen van “draagvlak” lastig. De gebruikers en inwoners die niet geraakt worden door de bouwwerkzaamheden of het eindresultaat zijn niet gehoord. Een uitspraak over draagvlak is dan ook niet zonder meer te nemen. Omdat we ook positieve reacties hebben gekregen bij elk van de alternatieven, kunnen we wel stellen dat voor dit alternatief minder weerstand is dan bij de andere alternatieven.

4.1 De Commissie mer geeft een tussentijdse toetsingsadvies op het plan-MER

Uit oogpunt van zorgvuldigheid gaan we de Commissie mer vragen om een tussentijds toetsingsadvies.

De Commissie mer adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. Zij beoordeelt of het plan-MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere conclusies en afwegingen. Dan adviseert ze om de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen.

Kanttekeningen (maar...)

2.1 Ook met een nieuwe weg zijn beperkte aanpassingen nodig aan bestaande route

Met de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg kunnen we de verkeersintensiteit op de Provincialeweg N834 op het huidige niveau houden. Om de bestaande weg toekomst vast te maken zijn beperkte aanpassingen nodig om de doorstroming, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is een taak en verantwoordelijkheid van de Provincie Gelderland.

2.2 RWS geeft geen medewerking aan een weefvak langs de A15

Om op de zuidbaan van de A15 het regionale verkeer tussen Tiel/Wadenoijen en Geldermalsen te ontvlechten van het doorgaande verkeer, hebben we in alle alternatieven voor de nieuwe ontsluitingsweg een variant onderzocht met een weefvak tussen de aansluitingen Geldermalsen en Wadenoijen. Hierbij zou de huidige aansluiting Wadenoijen op de zuidbaan worden “verplaatst” naar een locatie ten westen van het viaduct over de spoorlijn Tiel-Geldermalsen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven hieraan geen medewerking te verlenen, omdat uit het onderzoek blijkt dat deze oplossing te weinig effect heeft op de verkeersintensiteit op dit deel van de A15.

Aanpak / uitvoering

Het vervolg proces ziet er als volgt uit, zie ook bijlage 9:

- Mei-juni 2024 publicatie besluit college voorlopig Voorkeursalternatief
- juni-juli 2024 zienswijze procedure (8 weken)
- juni-juli 2024 tussentijdse toetsingsadvies over het plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel
- augustus-september 2024 beantwoorden zienswijzen
- oktober 2024 ambtelijk voorbereiden besluit voorkeursalternatief
- november 2024 definitief besluit college Voorkeursalternatief
- december 2024 besluitvorming in de raad over het definitief Voorkeursalternatief

Communicatie en participatie

Het voornemen voor een tracé geeft eindelijk helderheid over de toekomst van het verkeer van en naar Tiel. Voor een aantal mensen aan de tracés is dit een opluchting, omdat de keuze eindelijk duidelijkheid geeft. Tegelijkertijd is er volop media aandacht voor. Dit geeft ons de kans om uit te leggen waarom we tot deze voorkeur zijn gekomen en dat dit de beste keuze is voor Tiel.

Communicatiestappen:

- in de besluit voorbereidende commissie van 15 mei 2024 de gemeenteraad inlichten over het gekozen voorlopig Voorkeursalternatief van het college;
- op 16 mei 2024 persbericht verzenden aan de pers;
- op 16 mei 2024 een bericht op de website en sociale mediakanalen van de gemeente met de kernboodschap. Ook de achtergrond informatie komt op de website;
- zo snel mogelijk na het besluit de direct omwonenden/getroffenen persoonlijk informeren door de projectleider
- in de besluit voorbereidende commissie van 22 mei 2024 de gemeenteraad consulteren over het gekozen voorlopig Voorkeursalternatief van het college.

Doel van de communicatie is het duiden en:

- verhelderen van de onderzoeken en de onderzoeksresultaten;
- inzicht in de keuze voor het voorlopig Voorkeursalternatief;
- zorgvuldigheid in de stappen die we zetten;
- transparantie over het gevoerde proces, de mogelijkheden voor inspraak en richting de besluitvorming zodat alle stappen helder zijn en mensen weten waar ze aan toe zijn.

Financiën

Het vaststellen van het voorlopig Voorkeursalternatief en het plan-MER heeft geen financiële consequenties. In de meerjarenbegroting 2024-2027 is voor de realisatie van het project Westelijke ontsluiting Tiel € 650.000,- gereserveerd. De komende periode zullen we benutten om dekking te zoeken voor de kosten, zowel uit externe bronnen als uit eigen middelen. Via de verschillende P&C-documenten zullen we u en de raad hierover informeren en van gedachten wisselen.

Bijlage(n)

1. Notitie Reikwijdte en Detailniveau
2. Milieueffectrapport (MER)
3. Ontwerprapport
4. Resultaten aanvullend onderzoek alternatief 1b
5. Memo Effecten en Draagvlak alternatief 1b
6. (Vertrouwelijk) Memo kostennota alt. 1, 1b, 2, 3, 4 en 5
7. Memo voorbereiding ontwerpbesluit
8. Bespreeknota
9. Planning besluitvormingsprocedure voorkeursalternatief
10. Persbericht