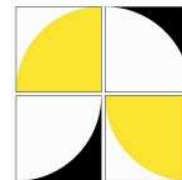


Bespreeknota



Aan:	Besluitvoorbereidende commissie
Van:	Burgemeester en wethouders
Onderwerp:	Consulteren besluit college voorlopig voorkeursalternatief
Portefeuillehouder:	
Datum collegebesluit:	14 mei 2024
Zaak/documentnummer:	1375317
Geheim:	Ja, alleen op de bijlage 6 "kostennota alternatief 1, 1b, 2, 3, 4 en 5"

Vraag:

Wat wilt u het college meegeven voor de uitwerking van de besluitvorming in de raad over het definitieve Voorkeursalternatief?

Context / achtergrondinformatie:

Inleiding

In opdracht van uw raad is in 2020 de haalbaarheidsstudie Westelijke ontsluiting Tiel gestart. Het doel is de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de gemeente Tiel te adresseren en om te komen tot een voorkeursalternatief. Onderdeel van de haalbaarheidsstudie is het uitvoeren van een MER-studie (milieueffectrapportage). Daartoe heeft uw raad eerst de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. In de NRD (zie bijlage) is bepaald welke oplossingen bestudeerd worden, welke aspecten de aandacht verdienen, wat is het studiegebied op welk detailniveau. In de NRD zijn de doelstellingen beschreven waaraan de oplossing moet voldoen. De plan-MER studie (bijlage 2 t/m 7) bestaat uit het onderzoeken en het beoordelen van de effecten van de volgende oplossingen/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"

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.

Het project Westelijke ontsluiting Tiel bevindt zich nu aan het eind van fase 1. Wij kiezen nu een voorlopig Voorkeursalternatief en publiceren ons besluit 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 alternatieven voortgebracht. Alle alternatieven voldoen in meer of mindere mate. Omdat geen enkel alternatief 'het hoogste scoort' op alle onderdelen, maakt in onze afweging naast de informatie uit de Plan-MER, ook het maatschappelijke draagvlak en de toekomstgerichtheid zwaarwegend onderdeel uit.

De onderzoeksresultaten leveren inzicht in de verschillende effecten. Deze effecten zijn te lezen in de Plan-MER. De adviesgroep heeft een gezamenlijk advies uitgebracht, maar is niet unaniem gebleken. Ook de projectgroep kwam niet tot een unaniem standpunt over wat het beste is. Aanvullend is niet alleen op verzoek van de adviesgroep, maar ook op verzoek van de raad (uw motie van 31 mei 2023) aanvullend onderzoek uitgevoerd. Zodoende ontstond een compleet beeld.

Allereerst melden we dat een nieuwe weg gevolgen heeft voor de omgeving. Die gevolgen kunnen positief, neutraal of negatief zijn. Het raakt onder andere:

- de leefbaarheid, met name in Wadenoijen, maar ook in het buitengebied;
- de relaties/verbindingen 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 (mogelijk is sloop nodig);
- de bereikbaarheid en de bedrijfsvoering van ondernemers, bijvoorbeeld door het doorsnijden van bestaande kavels voor de land- en tuinbouw;
- de recreatieve fiets- en wandelroutes en de rust door ingreep in het landschap. Tegelijkertijd doen zich nieuwe kansen voor met een juiste inpassing.

Dat wetende, krijgt uiteindelijk alternatief 5 onze voorkeur. Hieronder noemen wij enkele substantiële aspecten in onze afweging:

1. Alternatief 5 past het beste in de Toekomstvisie van Tiel. De eventuele mogelijkheid die alternatief 5 biedt voor extra woningbouw is interessant. De ambities van het college van Tiel bevatten een versnelde groei naar de 50.000+ inwoners. Dit past naadloos in de Toekomstvisie Tiel om meer kwalitatieve woningen toe te voegen. De meeste mogelijkheden liggen aan de westkant van Tiel. In het buitengebied starten we met Passewaaij 9, 10 en 11 en de vervolmaking van de rondweg Passewaaij.
2. Alternatief 5 heeft raakvlakken met meerdere doelen binnen de Gelderse Omgevingsvisie "Gaaf Gelderland". Dit beleidsstuk is belangrijk voor de provincie en om onze plannen te realiseren met cofinanciering. Aansluiting op provinciaal beleid is daarom verstandig en bovendien het meest toekomstbestendig. Het is ook voor de provincie van belang dat Tiel haar centrumfunctie pakt. Het behouden van voorzieningen en de bouw van meer woningen draagt bij. Een nieuwe weg helpt en is een voorwaarde voor woningbouw.
3. Alternatief 5 scoort goed op het doelbereik (o.a. de verkeerseffecten, bevordering van de doorstroming en tegengaan van sluipverkeer). De extra reistijd die alternatief 5 vergt voor de automobilist weegt niet op tegen de andere voordelen van deze tracékeuze.
4. In alternatief 5 worden de Dr. J.M. den Uijllaan en de Weegbree juist ontlast. Bij alternatieven 2,3 en 4 zou daar de verkeersdrukke juist toenemen. Deze afname van verkeer is gunstig voor de aanwonenden daar. Hoewel het overall als lastig ervaren zal worden, worden met alternatief 5 uiteindelijk minder mensen geraakt dan bij de andere alternatieven 1/1b,2,3 of 4.
5. De aantasting het dorpse karakter van Wadenoijen wordt grotendeels vermeden bij een keuze voor alternatief 5. Alternatief 5 kan daarom in Wadenoijen rekenen op meer draagvlak dan de alternatieven 2,3 en 4.
6. Een groot deel van dit tracé valt samen met de bestaande Ophemertsestraat. De ingreep in

- het landschap is daardoor geringer dan in de alternatieven 2, 3 en 4.
7. Ook de doorsnijding van landbouwpercelen is bij alternatief 5 minder, wat weer belangrijk kan zijn voor de continuïteit van bedrijven in het buitengebied.
 8. De effecten van alternatief 5 vallen te mitigeren, mits daar aandacht voor komt. Mitigatie zal een belangrijk onderdeel vormen van de uitwerking.
 9. Alternatief 5 biedt ons – 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 water- en andere opgaves in het gebied. Daarbij valt te denken aan recreatieve voorzieningen, betere en veiligere fietsroutes en mitigerende maatregelen voor verkeer en zelfs verblijf in het gebied wat de leefbaarheid ten goede komt.
 10. Alternatief 1 en 1b lossen het verkeersprobleem in toekomst onvoldoende op, zeker met beoogde extra woningbouw (nu zijn t/m 2030 ruim 2.000 woningen gepland) als Tiel naar minimaal 50.000+ inwoners groeit. De N834 blijft de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Echter het opwaarderen van de bestaande N834 (alternatief 1/1b) wordt door de provincie niet als noodzakelijk gezien. Vanwege het geringe doelbereik, toch een investering van 21 mln. en beperkt draagvlak, maakt dat 1/1b afvalt.
 11. Alternatief 1/1b biedt ook geen extra/derde ontsluitingsweg. Dat maakt dat mensen bij een calamiteit het gevoel hebben klem te zitten en versterkt de wens voor een nieuwe derde ontsluiting.
 12. De kosten van de alternatieven variëren globaal van 21 tot 93 miljoen. Hoewel alternatief 3 versoberd kan worden, blijft het dan nog veruit de duurste variant. Naast ingrijpende betonwerken onder het spoor is ook de impact op bestaande woningen groot. Alternatief 3 valt daarom af.
 13. Alternatief 5 lijkt financieel behapbaar. Alternatieven 2, 4 en 5 liggen qua investering redelijk bij elkaar (respectievelijk 29, 27 en 33 mln.) zodat de keuze voor alternatief 5 als meest toekomstvast te billijken is.
 14. Na uitgebreide participatie blijkt dat het draagvlak voor alle alternatieven vrijwel gelijk negatief of zwaar negatief scoort. Als dat zo is, gaan andere bovenstaande aspecten zwaarder wegen. Zodoende komt alternatief 5 voor het college als winnaar uit de bus.

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 toekomstbestendig 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. Die taak pakt de provincie op als zij dat relevant vindt en daarover blijven wij in gesprek.

Vervolg

Het vervolg proces ziet er als volgt uit, zie ook bijlage 8:

- Mei-juni 2024 publicatie besluit van het college over het voorlopige Voorkeursalternatief
- juni-juli 2024 een zienswijzeprocedure van 8 weken* (standaard geldt 6 weken)
- juni-juli 2024 tussentijdse toetsingsadvies over de plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel
- augustus-september 2024 beantwoorden van de ingediende zienswijzen
- oktober 2024 ambtelijk voorbereiden van het besluit Voorkeursalternatief
- november 2024 definitief besluit van het college over het Voorkeursalternatief
- december 2024 besluitvorming in de raad over het definitief Voorkeursalternatief

Bijlagen:

1. Notitie Reikwijdte en Detailniveau
2. Milieu-effectrapport (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. Planning besluitvormingsprocedure Voorkeursalternatief

Meer informatie:

Team:	Ruimtelijke Projecten
Contactpersoon:	
Telefoon:	
E-mail:	