

MEMO

AAN	College van B&W Gemeente Tiel
KENMERK	X27-SM-HS-MEMO-24000637
PROJECTNUMMER	MN003667
STATUS	Vrijgegeven
VERSIE	2.0
ONDERWERP	Westelijke Ontsluiting Tiel - voorbereiding ontwerpbesluit VKA
DATUM	20 maart 2024

1. Inleiding

Voor u ligt een notitie waarin wij u informeren over de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek / plan-MER voor de Westelijke Ontsluiting van Tiel. Op basis van deze informatie én bijgevoegde stukken, wordt u gevraagd uw voorkeur uit te spreken voor één van de alternatieven (het voorkeursalternatief). Dit (ontwerp)besluit gaat vervolgens ter inzage en biedt belanghebbenden de gelegenheid een formele reactie hierop te geven. Waarna de gemeenteraad een definitief besluit zal nemen.

2. De opdracht

De gemeente Tiel heeft aan Movares de opdracht gegeven om een haalbaarheidsonderzoek / plan-MER voor de Westelijke Ontsluiting van Tiel uit te voeren. Onderzocht is welke infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer in de gemeente Tiel adequaat te kunnen afwikkelen. De gemeente Tiel heeft, naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2021) en de inspraakreacties daarop, besloten om vijf alternatieven hiervoor te onderzoeken:

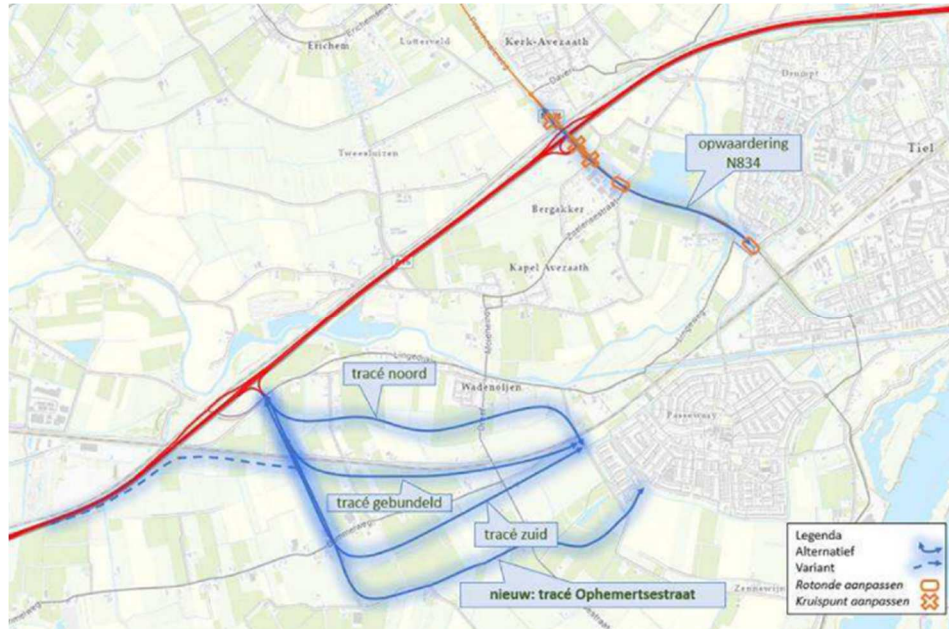
- Alternatief 1. Opwaardering kruisingen N834;
- Alternatief 2. Westelijke ontsluiting – tracé noord;
- Alternatief 3. Westelijke ontsluiting – tracé gebundeld;
- Alternatief 4. Westelijke ontsluiting – tracé zuid;
- Alternatief 5. Westelijke ontsluiting – tracé Ophemertsestraat.

Voor de alternatieven 3 t/m 5 is tevens onderzoek gedaan naar het effect van een weefvak op de A15. Dit is een uitvoegstrook op de A15 die een verlengde is van de huidige oprit 30 Geldermalsen en met één rijstrook direct aansluit op de genoemde alternatieven. In Figuur 1 is de initiële onderzoeksopdracht verbeeld.

Gedurende het ruim twee jaar lopende onderzoek is, op verzoek van de gemeenteraad, ook een variant op alternatief 1 (1b), toegevoegd aan het onderzoek. In variant 1b worden ook de wegvakken tussen de kruispunten van de bestaande N834 aangepast, van 2x1 naar 2x2 rijbanen.

Het plan-MER resulteert in het aantoonbaar maken van zowel de haalbaarheid van de alternatieven en het weefvak, het doelbereik alsmede de (milieu)effecten ervan met als doel uiteindelijk te kunnen besluiten tot een voorkeursalternatief.

MEMO



Figuur 1 Initiële onderzoeksopdracht: vijf alternatieven en een weefvak NRD en Advies zienswijzen (2021)

2.1 Doelstellingen

De voorgenoemde te onderzoeken alternatieven dienen bij te dragen aan doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD:

- Verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N834.
- Verbeteren van de ontsluiting van Passewaaij.
- Verminderen van sluipverkeer op wegen in Wadenhoijen en het buitengebied van Tiel (west).
- Verbeteren van verkeersveiligheid door een alternatieve ontsluiting voor landbouwverkeer en vrachtverkeer van (agrarische) bedrijven naar A15.

Deze doelstellingen zijn in de onderzoeksfase verder geconcretiseerd (zie bijlage 1) en die zijn beoordeeld.

3. Uitgevoerde activiteiten en procesverloop

3.1 Aanpak

Er is een zorgvuldig proces doorlopen waarbij inhoudelijke onderzoeksactiviteiten en participatie met omgevingspartijen parallel liepen. In het inhoudelijke spoor is het onderzoek voor het plan-MER uitgevoerd. Hierin zijn verkeerskundige ontwerpessies en onderzoeken naar milieueffecten uitgevoerd. Ook zijn er kostenramingen gemaakt voor alle alternatieven. Voor de participatie zijn verschillende interactieve participatievormen toegepast. Zo is er een online participatieplatform gebruikt en zijn er meerdere fysieke bijeenkomsten georganiseerd.

MEMO

3.2 Uitgevoerde activiteiten

3.2.1 Inhoudelijke activiteiten

Op hoofdlijnen zijn de volgende inhoudelijke activiteiten uitgevoerd:

- Ontwerpsessies;
- Verkeerskundige modelberekeningen;
- Ontwerpaanpassingen n.a.v. Adviestafel;
- Effectbeoordelingen;
- Kostenramingen;
- Concept Plan-MER inclusief een digitale versie;
- Verkeerskundig onderzoek naar robuustheid van alternatief 1(b), een aanvulling verkeerveiligheid tunnels (alt3) en een toets of sociale samenhang (Wadenoijen) voldoende in het onderzoek is geborgd.
- Effectbeoordeling alternatief 1b;
- Actualiseren van Plan-MER inclusief digitale versie.

3.2.2 Activiteiten met de omgeving

Grofweg zijn de volgende activiteiten met de omgeving uitgevoerd:

- Twee informatiebijeenkomsten (sep 2022 en okt 2023) en een inloopavond (mrt 2023);
- Adviestafel, vier sessies (okt 2022, dec 2022, mrt 2023 en nov 2023);
- Vragen uit de omgeving over het project beantwoord;
- Participatieplatform actueel gehouden met nieuwsberichten;
- Bijwonen van extern geïnitieerde bijeenkomsten en individuele afspraken met stakeholders;
- Overleggen en afstemming met partneroverheden als ProRail, Rijkswaterstaat, Gemeente West-Betuwe, Waterschap Rivierenland en Provincie Gelderland.

3.2.3 Tussentijdse bijsturing van het uitgestippelde proces

In februari 2023 is het concept plan-MER opgeleverd en zijn de voorlopige resultaten teruggekoppeld aan College van B&W en de gemeenteraad. Kort na deze terugkoppeling is betrokkenheid in de omgeving fors toegenomen (met name in Wadenoijen) vanwege de verwachte impact van de alternatieven in het buitengebied en met name alternatief 2. Na diverse communicatiemomenten tussen stakeholders en de gemeente Tiel is besloten om het proces te temporiseren en een extra consultatieronde in te passen. Ook is toen besloten gehele concept MER dossier (incl. schetsontwerpen) en een digitaal MER te publiceren zodat iedereen de (voorlopige) resultaten zelf kon inzien.

In een extra ingelaste Adviestafel (mrt 2023) is het verzoek gedaan om in het onderzoek (expliciet) aandacht te besteden aan sociale cohesie van het dorp Wadenoijen en sociale en verkeerveiligheid in de nieuwe tunnels van alternatief 3.

Ook heeft de Adviestafel de wens uitgesproken om alternatief 1 met een 2x2 profiel te onderzoeken. Naar aanleiding hiervan is besloten tot een nadere verkenning voor alternatief 1 (QuickScan), een aanvulling verkeerveiligheid tunnels (alt3) en

MEMO

een toets of sociale samenhang (Wadenrijen) voldoende in het onderzoek is geborgd.

In diezelfde periode is in de gemeenteraad de Motie t.b.v. robuustheid alternatief 1 + impact verkeersafwikkeling Tiel-Oost aangenomen, waarna een QuickScan is uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in september 2023 aan de raadscommissie.

Om een volwaardige integrale afweging te kunnen maken tussen de alternatieven (inclusief 1b) heeft de raadscommissie verzocht om ook de effecten van deze variant ook te onderzoeken. Hiervoor is een ambtelijke expert judgement uitgevoerd.

3.3 Beschikbare producten

De producten waarin alle resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen zijn:

- Haalbaarheids- en Plan-MER-onderzoek (incl. digitale versie [klik hier](#))
- Ontwerpnota (incl. schetsontwerpen)
- Kostennota*
- Memo Resultaten QuickScan robuustheid ALT1 (incl. schets)
- Memo kostenindicatie alternatief 1b*
- Memo Effecten en draagvlak alternatief 1/1b**

* *vertrouwelijk in verband met aanbesteding toekomstige Werk.*

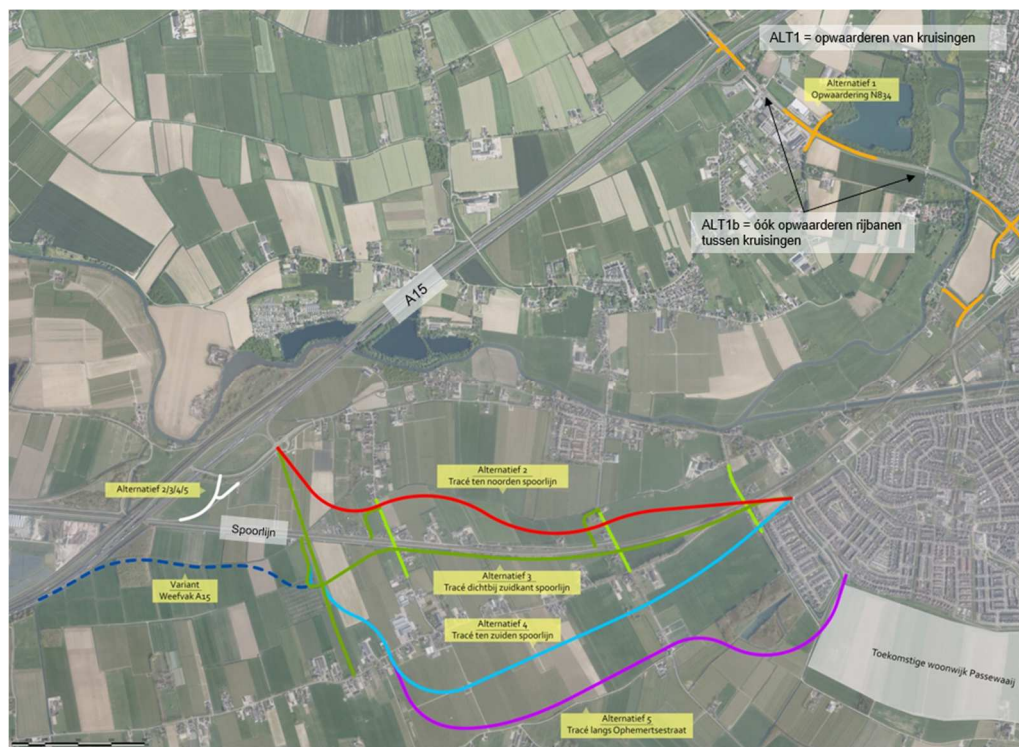
** *auteur is de Gemeente Tiel.*

MEMO

4. Resultaten van het onderzoek

4.1 Actuele alternatieven

De alternatieven zijn in deze onderzoeksfase verder geconcretiseerd. In onderstaande afbeelding zijn de huidige tracés gepresenteerd. Per alternatief is een schetsontwerp gemaakt die de basis vormt voor de onderzoeksresultaten. Ook is alternatief 1b geschetst en onderzocht.



Figuur 2 Alle alternatieven + weefvak

4.2 Doelbereik en effectbeoordeling

1.1.1 Scoringsystematiek

De verschillende effecten van de alternatieven worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. De scoring wordt gemaakt op basis van een +/- score waarbij de volgende schaal wordt gehanteerd:

Score	Oordeel ten opzichte van de Referentiesituatie
+++	Sterk positief effect
++	Positief effect
+	Beperkt positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Beperkt negatief effect
--	Negatief effect
---	Sterk negatief effect

MEMO

4.2.1 Doelbereik

In hoeverre alternatieven bijdragen aan de vooraf geformuleerde doelstellingen (zie paragraaf 2.1 en bijlage 1), en daarmee verwachte problematiek oplossen, wordt getoetst onder de noemer doelbereik. In Figuur 3 en Figuur 4 worden de doelen voor de twee doelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid getoond. Alternatief 1 draagt het minst breed bij aan de doelstellingen, alternatief (2 en) 3 dragen heeft meeste bij. Let op! Op detailniveau hebben de alternatieven verschillende effecten.

Doel	Alternatief 1	Alternatie 1b	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Verbeteren doorstroming op N834	+	+	+++	+++	++	++
Verbeteren bereikbaarheid Passewaaij	+	+	++	++	++	++
Opvangen toekomstige verkeersgroei	+	++	+++	+++	++	++
Alternatieve ontsluiting bij calamiteiten op A15	0	0	++	++	++	++
Ontlasten van landbouwwegen in het buitengebied	0	0	+	++	++	++

Figuur 3 Verkeer en bereikbaarheid

Doel	Alternatief 1	Alternatief 1b	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Verbeteren verkeersveiligheid op N834	+++	+++	++	++	+	+
Voorkomen van sluipverkeer en verbeteren van verkeersveiligheid op de Lingeweg en Lingedijk	0	+	+++	+++	++	++
Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op kruispunten en rotondes	++	++	+	+	+	+

Figuur 4 Verkeersveiligheid en sluipverkeer

4.2.2 Effectbeoordeling

In navolgende tabel zijn per alternatief de effecten per aspect gepresenteerd. In bijlage 2 is een 'praatplaat' opgenomen waarin enkele belangrijke verschillen inzichtelijk zijn gemaakt.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat alternatieven 1 en 1b de minste milieueffecten tot gevolg hebben, maar ook een geringer positief effect hebben op de doelen. Alternatieven 2 en 3 hebben daarentegen de meest positieve effecten op doelbereik, maar ook grotere negatieve milieueffecten. Alternatieven 4 en 5 hebben vergelijkbare negatieve gevolgen voor milieuaspecten en zijn wat minder beoordeeld op doelbereik.

Ook het weefvak behorende bij de alternatieven 3, 4 en 5 is in dit MER beschouwd. Geconcludeerd kan worden dat het weefvak niet extra bijdraagt aan de doelstellingen en wel op enkele aspecten een negatieve impact heeft. Daarmee is het weefvak niet interessant als onderdeel van een voorkeursalternatief.

MEMO

Aspect	Alternatief 1	Alternatief 1b	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Doelbereik	+	++	+++	+++	++	++
Verkeer						
Doorstroming wegvakniveau	0	0	++	++	+	++
Reistijden	0	0	+	+	0	+
Doorstroming kruispunten	+	+	+	+	+	+
Oversteekbaarheid	++	++	+	++	+	+
Netwerkeffecten	0	+	++	+	++	++
Robuustheid	+	+	++	++	++	++
Verkeersveiligheid	+	++	++	++	++	++
Spoorwegveiligheid						
Overwegveiligheid	0	0	0	+++	++	++
Veiligheid parallelle ligging	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid						
Geluid – effect op geluidgehinderden	0	0	+	0	0	0
Geluid – effect op stiltegebieden	0	0	0	--	---	---
Lucht	0	0	0	0	0	0
Externe Veiligheid	0	0	0	0	0	0
Gezondheid	0	0	+	0	0	0
Groenblauw milieu						
Landschap, cultuurhistorie en ruimt. kwal.	-	-	---	--	---	---
Archeologie	0	0	-	--	--	-
Bodem	0	0	0	0	0	0
Water - waterhuishouding	--	--	--	--	--	--
Water - waterveiligheid	0	0	0	0	0	0
Water – waterkwaliteit	-	-	-	-	-	--
Klimaatadaptatie	-	-	--	--	--	--
Natuur – beschermde natuurgebieden	0	0	0	0	0	0
Natuur - stikstof	--	--	---	-	-	--
Natuur – GNN	0	0	0	0	0	0
Natuur – beschermde soorten	--	--	---	---	---	---
Natuur - houtopstanden	-	--	-	--	-	-
Duurzaamheid						
Energie	0	-	--	--	--	--
CO2-Emissie	0	0	0	0	0	0
Circulair bouwen	-	-	---	---	---	---
Grondstofgebruik	-	-	--	--	--	--
Ruimtegebruik						
Ruimtebeslag en barrièrewerking	-	--	---	---	---	---
Wonen en werken: percelen/woningen	--	--	--	---	--	--
Wonen en werken: recreatieve routes	0	0	-	-	--	--
Kabels en leidingen	0	0	0	0	0	0

Figuur 5 Totaaltabel van de effectbeoordeling van alle onderzochte alternatieven

4.3 Kostenramingen

De investeringskosten zijn in miljoenen euro's exclusief BTW:

Alternatief	-25%	Bandbreedte 0%	+40%
1	15,7	21,0	29,4
1b	24,1	32,1	45,0
2	21,3	28,5	39,8
3	70,0	93,4	130,7
4	19,9	26,6	37,2
5	25,0	33,3	46,6
Weefvak	9,5	12,6	17,7

MEMO

Alternatief 1 is het goedkoopste en alternatief 3 is het duurst. Een variant van alternatief 3 met twee onderdoorgangen (i.p.v. vier) kost naar inschatting 40-50 miljoen euro (bandbreedte 0%).

De bandbreedte geeft de onzekerheid aan van de ramingen die zijn gemaakt, passend bij het uitwerkingsniveau van deze fase. Het bedrag genoemd bij 0% kan uiteindelijk 25% lager uitvallen tot maximaal 40% duurder worden. Bij de reservering van financiering moet hiermee rekening worden gehouden.

4.4 Participatie, communicatie en draagvlak

Gedurende de afgelopen jaren zijn er allerlei inspanningen gepleegd om alle belanghebbenden en geïnteresseerden ruimte te geven om input te leveren, vragen te stellen en/of mee te denken in deze onderzoeksfase.

De informatiebijeenkomst in september 2022 was goed bezocht, de aanmeldingen voor de Adviestafel waren ruim meer dan het beoogde aantal leden. We hebben met deze groep inwoners van Tiel drie sessies gehad waarin onder meer de tracés van de alternatieven besproken en op basis daarvan deels aangepast. Ook zijn tussentijdse resultaten met hen besproken.

In september 2023 is een informatiebijeenkomst gehouden van stakeholders van alternatief 1(b). Ook deze was goed bezocht. Ook hiervoor is een Adviestafel georganiseerd om met een vertegenwoordiging de zorg- en aandachtspunten in beeld te brengen.

Met enige regelmaat zijn er vragen/reacties vanuit de omgeving bij het project binnengekomen en deze zijn allen beantwoord. In enkele gevallen hebben individuele gesprekken plaatsgevonden en zijn projectteamleden (inclusief wethouder) op uitnodiging aanwezig geweest bij extern geïnitieerde bijeenkomsten. Via persberichten en ons digitale participatieplatform zijn meerdere (voortgangs)berichten gepubliceerd.

Ook hebben we overleggen en afstemming gehad met overheidsorganisaties zoals Rijkswaterstaat, ProRail, gemeente West-Betuwe, het waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland. Deze zijn prettig en constructief verlopen.

Op basis van alle input die is ontvangen wordt geconcludeerd dat het draagvlak vooral wordt bepaald door NIMBY. Dit betekent Not In My BackYard. Het gros van de stakeholders heeft liever geen nieuwe of aangepaste weg in zijn/haar omgeving. Bij alternatieven 1 en 5 is dit negatieve sentiment het minst nadrukkelijk aanwezig. De andere alternatieven hebben zeer weinig draagvlak bij de direct betrokkenen. Men vindt de impact voor het buitengebied van Wadenoijen groot. Bij alternatief 1 en 1b is een belangrijk signaal dat Passewaaij niet of nauwelijks een betere ontsluiting krijgt, mede doordat de doorstroming op de A15 niet wordt opgelost.

MEMO

5. Conclusie

Alternatief 1 heeft beperkt doelbereik, heeft minste impact op omgeving en laagste kosten. Alternatief 1b draagt meer bij aan de doelstelling, maar heeft beperkte voordelen. Alternatief 1b is robuuster en een goede doorontwikkeling van alternatief 1, zeker bij een toekomstige verbreding van de A15. Alternatief 1(b) zorgt niet voor een nieuwe doorsnijding van het buitengebied, daarom is de impact op de omgeving geringer dan alternatieven 2 tot en met 5.

Alternatief 2 tot en met 5 hebben forse impact op omgeving. Alternatief 4 en 5 resulteren in minder verkeer op de nieuwe weg en daarmee ook minder doelbereik.

Alternatief 2 en 3 dragen wel in grotere mate bij aan doelbereik dan alternatief 1 en 1b. De investeringskosten van alternatief 2 zijn 30% hoger dan alternatief 1 en de investeringskosten van alternatief 3 zijn substantieel hoger (factor x4). In een andere vorm (minder tunnels) kan dit alternatief goedkoper worden gerealiseerd. Dit zal wel invloed hebben op de gepresenteerde omgevingseffecten.

Dit project is een NIMBY-project. Het gros van de stakeholders wil geen nieuwe of aangepaste weg in zijn/haar omgeving. Maar men wil wel graag een betere ontsluiting. Bij alternatieven 1 en 5 is dit het minst nadrukkelijk aanwezig. De andere alternatieven hebben zeer weinig draagvlak.

Samenvatting

De resultaten van het onderzoek vatten wij samen zoals in onderstaande figuur is opgenomen.

Voordat u hier kennis van neemt, wordt opgemerkt dat dit een beoordeling is op hoofdlijnen en dat de scores een zo goed als mogelijk beeld schetsen. Het is nadrukkelijk geen rekenkundige exercitie die hieraan ten grondslag ligt. Op onderliggende thema's en aspecten kunnen alternatieven onderling anders scoren dan hier weergegeven en dus ook anders verschillen. Voor het exacte beeld hiervan verwijzen wij naar het plan-MER waarin de totale beoordeling en een samenvattende tabel van de beoordelingen van de onderzochte thema's en aspecten is opgenomen.

	ALT1	ALT1B	ALT2	ALT3	ALT4	ALT5
Doelbereik	+	++	+++	+++	++	++
Effecten	-	-	--	--	---	---
Kosten*	21M	32M	29M	93M**	27M	33M
Draagvlak	--	---	---	---	---	--

* Bandbreedte -25% tot +40% (ofwel, genoemde kosten kunnen 25% lager tot maximaal 40% hoger uitvallen)

** ALT3 minder tunnels: 40-50 miljoen euro

MEMO

6. Advies

Alles overziend is ons advies aan u:

- Vaststellen dat alle onderzochte alternatieven voor- en nadelen hebben. Alternatief 1 en 1b zijn voor het goed functioneren sterk afhankelijk van een verbetering van de doorstroming op de A15 en daarmee afhankelijkheid van het Rijk. Ook is er afhankelijkheid van de provincie Gelderland aangezien de provincie wegbeheerder is van de N834.
- De alternatieven 4 en 5 trekken weinig verkeer op de nieuwe weg. Een keuze voor één van deze alternatieven is alleen logisch indien de nieuwe weg ook wordt aangelegd om ruimte te bieden aan nog niet vaststaande toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, waarmee in deze studie geen rekening is gehouden.
- De variant met weefvak langs de A15 is onvoldoende kansrijk, en hoeft niet meer verder onderzocht te worden en geen onderdeel meer uit te maken van verdere besluitvorming.

Wij wijzen u erop dat alternatieven op hoofdlijnen gelijk kunnen scoren maar onderling toch verschillend kunnen zijn. Die onderlinge verschillen kunnen onderscheidend zijn in uw keuzeprocess. Hierin is bepalend wat u belangrijk vindt. Wij benadrukken om specifiek mee te wegen in uw besluit: de bijdrage aan projectdoelstellingen (doelbereik), zie par. 4.2.1, de mate van de effecten op de milieu- en omgevingsaspecten, zie par. 4.2.2 (en bijlage 2), en de verschillen in investeringskosten (4.3.3).

Aanvullend hierop willen wij u specifiek voor alternatief 1 nog meegeven:

- Sluipverkeer zal voorkomen moeten worden door een verbetering van de doorstroming op de A15. Hiervoor is een actieve lobby bij provincie en rijk noodzakelijk. Dit moet leiden tot afspraken met deze partijen over verdere aanpak van de aanpassingen aan de N834 (beheerder: provincie) en in de toekomst ook de A15 inclusief op- en afritten (beheerder: rijk).
- In de planuitwerking kunt u de ruimte behouden voor afwegingen om wel of niet 2x2 te realiseren over het gehele traject, met eventueel al aanpassingen aan de op- en afritten / aansluitingen op de A15.

7. Vervolgproces

De planning van de vervolgstappen ziet er op dit moment als volgt uit:

- Begin 2024: het college neemt een ontwerpbesluit over een voorkeursalternatief. Een ontwerpbesluit is een voorgenomen besluit. Belanghebbenden kunnen daarna een reactie (zienswijze) geven op het

MEMO

voornemen. Ook wordt de Commissie m.e.r. gevraagd om het Plan-MER te toetsen en er een advies over uit te brengen.

- Zomer 2024: op basis van de zienswijzen en de onderzoeksresultaten besluit het college welk alternatief zij voorlegt aan het gemeenteraad. De gemeenteraad beslist welk tracé verder kan worden uitgewerkt.
- Na zomer 2024: opstellen en vaststellen omgevingsplan en beslissing over investering. Ook hierop is een (formele) zienswijzeprocedure van toepassing, inclusief de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de Raad van State na het definitieve besluit.
- Na 2030: start aanleg nieuwe weg.

MEMO

BIJLAGE 1 Uitgewerkte doelstellingen

Doelstellingen voor verkeer en bereikbaarheid

In de referentiesituatie 2040 dient het gekozen alternatief de verkeersdoorstroming te verbeteren door:

- Het verbeteren van de doorstroming op de N834;
- Het verbeteren van de ontsluiting (bereikbaarheid) van de Passewaaij en de toekomstige uitbreiding van Passewaaij;
- De toekomstige verkeersgroei op te kunnen vangen zodat op lange termijn (10-20 jaar) geen maatregelen nodig zijn;
- Het voorzien in een robuust regionaal netwerk waarbij in geval van calamiteiten in (de omgeving van) Tiel wordt voorzien in alternatieve ontsluiting (anders dan de Lingedijk en Lingeweg);
- Het ontlasten van de landbouwwegen in het buitengebied door het verbeteren van de bereikbaarheid van het buitengebied voor vrachtverkeer.

Doelstellingen voor verkeersveiligheid en sluijverkeer

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid dient het gekozen alternatief een oplossing te bieden voor:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N834;
- Het voorkomen van sluijverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Lingeweg en Lingedijk;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten en rotondes voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en landbouwverkeer).

Nevendoelestellingen voor regionale bereikbaarheid

Voor de regionale bereikbaarheid zijn de volgende doelen opgesteld:

- De oplossing van de problematiek rondom regionale bereikbaarheid dient bij te dragen aan het faciliteren van regionale ontwikkelingen voor wonen en werken in Tiel;
- De oplossing van de problematiek rondom regionale bereikbaarheid dient bij te dragen aan de doorstroming op de A15;
- De oplossing van de problematiek rondom regionale bereikbaarheid dient bij te dragen aan het ontvlechten van het regionale verkeer op de A15.

MEMO

BIJLAGE 2 Praatplaat

Aspect	Alternatief 1	Alternatief 1b	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Doelbereik	+	++	+++	+++	++	++
Verkeer						
Doorstroming wegvakniveau	0	0	++	++	+	++
Reistijden	0	0	+	+	0	+
Doorstroming kruispunten	+	+	+	+	+	+
Oversteekbaarheid	++	++	+	++	+	+
Netwerkeffecten	0	+	++	+	++	++
Robuustheid	+	+	++	++	++	++
Verkeersveiligheid	+	++	++	++	++	++
Spoorwegveiligheid						
Overwegveiligheid	0	0	0	+++	++	++
Veiligheid parallelle ligging	0	0	0	0	0	0
Leefbaarheid						
Geluid – effect op geluidgehinderden	0	0	+	0	0	0
Geluid – effect op stiltegebieden	0	0	0	--	---	---
Lucht	0	0	0	0	0	0
Externe Veiligheid	0	0	0	0	0	0
Gezondheid	0	0	+	0	0	0
Groenblauw milieu						
Landschap, cultuurhistorie en ruimt. kwal.	-	-	---	--	---	---
Archeologie	0	0	-	--	--	-
Bodem	0	0	0	0	0	0
Water - waterhuishouding	--	--	--	--	--	--
Water - waterveiligheid	0	0	0	0	0	0
Water – waterkwaliteit	-	-	-	-	-	--
Klimaatadaptatie	-	-	--	--	--	--
Natuur – beschermde natuurgebieden	0	0	0	0	0	0
Natuur - stikstof	--	--	---	--	---	---
Natuur – GNN	0	0	0	0	0	0
Natuur – beschermde soorten	--	--	---	---	---	---
Natuur - houtopstanden	-	--	-	--	-	-
Duurzaamheid						
Energie	0	-	--	--	--	--
CO2-Emissie	0	0	0	0	0	0
Circulair bouwen	-	-	---	---	---	---
Grondstofgebruik	-	-	--	--	--	--
Ruimtegebruik						
Ruimtebeslag en barrièrewerking	-	--	---	---	---	---
Wonen en werken: percelen/woningen	--	--	--	---	--	--
Wonen en werken: recreatieve routes	0	0	-	-	--	--
Kabels en leidingen	0	0	0	0	0	0

Alt 1: doelbereik vooral doorstroming en oversteekbaarheid

Alt 1b: aanvullend doelbereik op sluipverkeer en doorstroming wegvakniveau én met meer verkeer

Alt 2 en 3: bredere bijdrage aan projectdoelen, ook op robuustheid netwerk en sluipverkeer

Alt 4 en 5: Ook bredere bijdrage op doelbereik, maar minder sterk dan Alt 2 en Alt 3.

Alt 1b: nagenoeg gelijk aan alt 1.

Alt 4 en 5: lopen door stiltegebied. Alt 3 loopt er vlak langs

Vooralt 2, 4, en 5 hebben sterk negatieve impact op ruimtelijke kwaliteit en landschap, vooral door het toevoegen van een nieuwe barrière/lijnelement in het landschap

Alle alternatieven hebben een stikstofopgave. Alt 2 betreft dit de meeste, namelijk in totaal vier, N2000 gebieden.

Alt 2, 3, 4, 5 hebben de meeste nieuwe ruimte nodig. Bij alt 2, 4 en 5 betekent het ook veel doorsnijding van percelen en bij alt 3 is sprake van meer woningaankoop.