

# Raadsvoorstel



Agendapunt	13
Raadsvergadering	3 juli 2024
Portefeuillehouder	C. Kreuk
Begrotingsprogramma	2
Onderwerp	Verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal
Zaak/document nr.	1417675

## **Besluit om:**

De keuze voor variant C uit de Haalbaarheidsstudie Verbinding Amsterdam-Rijnkanaal én het inzetten op een lobby-traject voor de uiteindelijke realisatie van variant C, te bekrachtigen;

## **Inleiding**

De dijkversterkingsopgave aan de noordzijde van de Waal bood een kans om het recreatieve en toeristische gebruik van deze dijken en haar omgeving te vergroten. Deze kans is de afgelopen jaren uitgewerkt onder de noemer 'Gastvrije Waaldijk' (GVWD). Het belang van Gastvrije Waaldijk is vastgelegd in het Masterplan Gastvrije Waaldijk als onderdeel van de tussen Waterschap Rivierenland, Provincie Gelderland en de gemeenten aan de Waal tussen Nijmegen en Gorinchem gesloten Intentieovereenkomst d.d. 30 april 2020.

Binnen de Gastvrije Waaldijk, krijgt de dijk een verkeers veilige en eenduidige weginrichting van Nijmegen tot Gorinchem, met toeristisch-recreatieve belevingspunten en goede verbindingen met de dorpen, steden en uiterwaarden.

Het doorgaande karakter van de 80 km Gastvrije Waaldijk, wordt onderbroken bij het Amsterdam-Rijnkanaal. Het doortrekken van de Echteldsedijk en Waalbandijk met een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is reeds een lang gekoesterde wens van de gemeenten, maar nooit haalbaar geacht. Gemeente Tiel en gemeente Neder-Betuwe hebben samen een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren in 2022/2023 naar de mogelijkheid voor een verbinding over het kanaal. Deze studie is nu afgerond. Variant C lijkt haalbaar. Zie bijlage 1.

## **Beoogd effect**

Eén herkenbare en ononderbroken verbinding van Nijmegen tot Gorinchem via de dijken voor langzaamverkeer.

### *Toekomstvisie Tiel*

Toerisme, recreatie en vrije tijd.

### *Collegeprogramma of programmabegroting*

1. Leefomgeving: kwaliteit openbare ruimte en verkeer, mobiliteit
2. Vitale stad: verbinding Gastvrije Waaldijk/toerisme, recreatie en vrije tijd

## *Global goals*

Doel 3 Goede gezondheid en welzijn. Recreatie draagt hier aan bij.

### **Argumenten**

*1 Variant C is de variant die haalbaar lijkt te zijn én aansluit bij Gastvrije Waaldijk*

Na herhaaldelijk overleg met de belangrijkste stakeholder, Rijkswaterstaat (RWS), lijkt variant C de meest haalbare. In variant C sluit de Echteldsedijk aan de Tielse kant aan op een route over de dijk langs het kanaal, loopt naar een brug achter de sluizen, maar voor het spoor en de A15 om aan de kant van Neder-Betuwe weer langs het kanaal over de dijk richting Waalbandijk te lopen (zie in Haalbaarheidsstudie, bijlage 1). Zowel Echteldsedijk als Waalbandijk, maken deel uit van het traject van de Gastvrije Waaldijk.

*2 De raden van Tiel en Neder-Betuwe hebben in 2023 een beeldvormende bijeenkomst gehad over de tussenresultaten.*

Hoewel het college uitvoeringsbevoegd is, is het wenselijk de raad mee te nemen in deze beslissing. Daarom vragen we de raad de beslissing te bekrachtigen, ook omdat het uiteindelijk beschikbaar stellen van een budget voor de uitvoering van de verbinding, een bevoegdheid is van de raad.

De raden waren enthousiast over variant C tijdens deze beeldvormende bijeenkomst. Deze variant is ook de uiteindelijke variant gebleken in het eindresultaat.

*3 De verbinding draagt bij aan ‘Het verhaal van de Waal’, onderdeel van de Gastvrije Waaldijk.*

De Waal is attractief door de rijke geschiedenis en de natuur- en landschapswaarden, maar er ligt ook een uitgelezen kans om langs de Waal de thema's binnenvaart en hoogwaterveiligheid te benutten als toeristische trekpleister. Met de marketingstrategie het 'Verhaal van de Waal' als onderdeel van de Gastvrije Waaldijk gaan ondertekenaars van de Intentieovereenkomst, met de partners in hoogwaterveiligheid en binnenvaart, samen op zoek naar ontwikkelings- en belevingsmogelijkheden langs de Waal.

Variant C die over de Prins Bernhardsluizen gaat, draagt ook bij aan het vergroten van de beleving van de hoogwaterveiligheid en binnenvaart als toeristisch trekpleister.

*4 De verbinding draagt direct en indirect bij aan diverse andere gewenste (beleids)doelen van de twee gemeenten.*

Denk hierbij aan meer bewegen (te voet of met de fiets) vanwege een aantrekkelijkere route tussen de twee gemeenten. Als in de toekomst er mogelijk een nieuw treinstation wordt gerealiseerd bij Medel, maakt deze verbinding de bereikbaarheid van dat station, eenvoudiger. Gemeente Neder-Betuwe gaat samen met andere overheden een recreatieve veerhaven bij Ochten realiseren. Door de verbinding in variant C wordt ook de bereikbaarheid van deze haven aantrekkelijk met de fiets.

*5 Om de definitieve medewerking en voldoende financiële middelen voor de uitvoering te krijgen, zijn op hoger (bestuurlijk) niveau gesprekken nodig.*

Zonder cofinanciering is de uitvoering van de verbinding niet haalbaar. We starten een lobby-traject om stakeholders te overtuigen mee te doen. Dit geldt voor stakeholders als RWS,

Waterschap en ProRail (inhoudelijke lobby) en de Provincie Gelderland via de thema's Bereikbaar Gelderland en Wonen en leven, en het Rijk via de Regio Deals (financiële lobby).

### *Rijk*

Binnenkort start de 6<sup>e</sup> tranche van de Regio Deals. We willen de gewenste verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal hierbij namens Tiel en Neder-Betuwe inbrengen (via de opgavemanager Regionale Positionering van gemeente Tiel). Er bestaat uiteraard een kans dat dit niet gehonoreerd wordt.

### *Provincie*

De Provincie Gelderland is bereid te investeren in recreatie en toerisme en vindt het in stand houden van verbindingen tussen dorpen en steden belangrijk. De Provincie is ook onderdeel van de samenwerking in de Gastvrije Waaldijk. De Provincie is al op de hoogte van ons verzoek voor cofinanciering via de zogenaamde Position Paper die in 2023 is ingediend (bijlage 2). Maar ook hier geldt dat de Provincie anders kan besluiten.

### **Kanttekeningen**

*1 RWS kan nog onoverkomelijke bezwaren hebben tegen onze gewenste variant C.*

Variante C wordt nog niet geheel omarmd door RWS, maar alle (voornamelijk technische) obstakels lijken overkomelijk. Alle andere varianten stuiten op bezwaren bij RWS in verband met de veilige bevaarbaarheid van het kanaal. Bruggen over het kanaal zijn kostbaar en oncomfortabel voor fietsers en voetgangers.

Afhankelijk met wie we praten, is RWS minder of meer bereid om mee te werken en denken. Dit is daarom een belangrijk onderdeel van het lobby-traject.

*2 Voor de cofinanciering wordt vooral veel verwacht van het Rijk en Provincie Gelderland*

De toekenning van financiering door Rijk en/of Provincie is niet zeker. Binnen het lobby-traject is aandacht voor deze stakeholders zeer belangrijk.

### **Aanpak / uitvoering**

Op 9 juli 2024 is er een Speerpuntenberaad Recreatie en Toerisme van regio Rivierenland. Gedeputeerde Drenth is voornemens deze bijeenkomst bij te wonen. We gaan daarom voorstellen om deze bijeenkomst te houden bij het sluiscomplex waarmee we meteen ook daar aandacht vragen voor dit project en onze lobby starten.

We gaan in overleg met stakeholders RWS, Waterschap en ProRail om hen te overtuigen om hun medewerking te verlenen. Verder gaan we in overleg met het Rijk en de Provincie om middelen te genereren zodat variant C ook uitgevoerd kan gaan worden.

Daarnaast onderzoeken we alle mogelijke subsidieregelingen.

## **Communicatie en participatie**

Over de haalbaarheidsstudie is reeds een persbericht uitgegaan en er worden/zijn afzonderlijke berichten opgenomen in onze social media kanalen en Tiel Actueel.

Participatie is voor het lobby-traject niet aan de orde.

## **Financiën**

Voor het lobby-traject is een bedrag van ca. € 42.000 (Tiel en Neder-Betuwe) beschikbaar uit de bestaande middelen voor de Gastvrije Waaldijk.

Voor de feitelijke aanleg van de verbinding, heeft Tiel reeds een bedrag van 1,25 miljoen opgenomen in haar programma. Neder-Betuwe heeft nog geen concreet budget opgenomen. In een Position Paper is door Tiel in 2023 in ieder geval het verzoek om 2,5 miljoen cofinanciering bij de Provincie bekend gemaakt. De kans op realisatie van de verbinding is groot mits er sprake is van cofinanciering.

Voor beide gemeenten gaat het om een investeringsuitgave. Bij een afschrijving over 50 jaar en tegen 1% rente, zijn de kapitaallasten per gemeente € 37.500. Na de aanleg ontstaat er een onderhoudscomponent rond de wegen en de brugverbinding.

## **Bijlage(n)**

1. Haalbaarheidsstudie Verbinding Amsterdam-Rijnkanaal, incl. bijlagen

Burgemeester en wethouders van Tiel,  
de secretaris,                      de burgemeester,

Beslissing raad d.d.: 3 juli 2024

de griffier,

## **Meer informatie:**

Team:	Ruimtelijke Projecten
-------	-----------------------