

RAPPORT

Westelijke ontsluiting Tiel

Nota van antwoord

Versie: 1.0

Status: Vrijgegeven

Datum: 23-10-2024

Kenmerk: X10--HS-RAP-24005888

Autorisatieblad

Westelijke ontsluiting Tiel

Nota van antwoord

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	F. van Reisen, S. Brauers		21-10-2024
Gecontroleerd door	F. van Reisen		23-10-2024
Vrijgegeven door			

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	F. van Reisen	29-7-2024	Opzet en eerste concept
0.2	F. van Reisen	1-9-2024	Tweede concept, voor review gemeente
0.3	F. van Reisen	11-10-2024	Eindconcept, met aanpassingen vanuit gemeente
1.0	F. van Reisen	23-10-2024	Eindconcept, voor behandeling in College B&W

Samenvatting

Deze Nota van Antwoord bevat de reactie van de gemeente Tiel op de inspraakreacties die zijn binnengekomen op het voorgenomen besluit voor een nieuwe ontsluitingsweg aan de westzijde van Tiel. De gemeente Tiel heeft te maken met toenemende verkeersproblematiek op diverse punten in de stad. De doorstroming op de N834 en Schaarsdijkweg verslechtert, net als die op de A15. Door de autonome verkeersgroei en nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen in de gemeente Tiel en in de regio neemt de beschreven problematiek verder toe. De bereikbaarheid van Tiel en specifiek Passewaaij neemt af. Een verbetering van de ontsluiting is nodig om de bereikbaarheid te verbeteren en toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken.

In de periode van 22 mei 2024 tot 17 juli 2024 zijn in totaal 186 zienswijzen ingediend waarvan 176 ontvankelijk (binnen termijn) en 10 niet ontvankelijk (buiten termijn). Ruim de helft van de ingebrachte zienswijzen (95 in totaal) is positief: men onderschrijft de keuze die de gemeente maakt. In de andere zienswijzen worden bezwaren naar voren gebracht. De ingebrachte argumenten worden in deze Nota van Antwoord per thema van een reactie voorzien.

De meeste reacties zijn ingediend door bewoners. In totaal 11 zienswijzen zijn afkomstig van organisaties, waaronder de gemeente West-Betuwe, waterschap, bedrijven, natuur- en landschapsorganisaties en wijkverenigingen.

De gemeente betreft de ingebrachte zienswijzen bij de definitieve besluitvorming over het voorkeursalternatief. Na deze besluitvorming wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en geoptimaliseerd, en ingepast in het omgevingsplan van de gemeente. Ook in deze fase zal de omgeving nauw worden betrokken en volgt in het kader van de gemeentelijke projectprocedure een formele zienswijzeprocedure volgens de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 Awb.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Besluitvormingsproces	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Overzicht van zienswijzen	6
2.1	Aantal ingediende zienswijzen	6
2.2	Algemeen beeld	6
3	Thematische beantwoording	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Proces/participatie	8
3.3	Alternatievenonderzoek/afweging	10
3.4	Nut en noodzaak	11
3.5	Verkeer	14
3.6	Verkeersveiligheid	16
3.7	Kosten/uitvoerbaarheid	17
3.8	Natuur	17
3.9	Landschap	19
3.10	Stiltegebieden	20
3.11	Geluid	21
3.12	Luchtkwaliteit en gezondheid	22
4	Bijlage 1: Overzicht van zienswijzen	24
	Colofon	46

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Tiel heeft te maken met toenemende verkeersproblematiek op diverse punten in de stad. De doorstroming op de N834 en Schaarsdijkweg verslechtert, net als die op de A15. Door de autonome verkeersgroei en nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen in de gemeente Tiel en in de regio neemt de beschreven problematiek verder toe. De bereikbaarheid van Tiel en specifiek Passewaaij neemt af. Een verbetering van de ontsluiting is nodig om de bereikbaarheid te verbeteren en toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken.

In 2019 heeft de gemeenteraad besloten om een haalbaarheidsonderzoek te starten. Hiertoe is eerst een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld, waarin de scope van het onderzoek is gedefinieerd. Ook is een communicatie- en participatieplan opgesteld, waarin is beschreven hoe de omgeving betrokken wordt bij het onderzoek. Deze NRD heeft, tezamen met het communicatie- en participatieplan, in juni en juli 2021 ter inzage gelegen. Op basis hiervan heeft de gemeente Tiel opdracht gegeven aan Movares om het haalbaarheidsonderzoek uit te voeren, dat moet resulteren in een voorkeursbeslissing.

1.2 Besluitvormingsproces

In 2022 en 2023 is het onderzoek uitgevoerd, inclusief participatiemomenten met de omgeving. Er zijn in totaal drie grote informatiebijeenkomsten geweest (sep 2022, maart 2023 en okt 2023). Er zijn zogenaamde adviestafels gehouden met een vertegenwoordiging van bewoners en bedrijven in de omgeving, waarin men kon meedenken met de plannen en het onderzoek. Ook werd de omgeving geïnformeerd via een participatieplatform.

In mei 2024 heeft het college van B&W een voorlopig besluit genomen met een voorkeur voor tracé-alternatief 5. Een inspraakprocedure stelde iedereen in de omgeving in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Deze Nota van Antwoord bevat het resultaat van de ingediende zienswijzen en de reactie van de gemeente daarop.

Tegelijk wordt de commissie MER om advies gevraagd.

Vervolgens neemt college B&W op 12 november 2024 een definitief besluit over het voorkeursalternatief, waarna hierover op 18 december 2024 besluitvorming plaatsvindt in de gemeenteraad van Tiel. Deze Nota van Antwoord maakt onderdeel uit van de besluitvorming en wordt tegelijk met het besluit gepubliceerd.

Na deze besluitvorming wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en geoptimaliseerd, en ingepast in het omgevingsplan van de gemeente. Ook in deze fase zal de omgeving nauw worden betrokken en volgt in het kader van de gemeentelijke projectprocedure een formele zienswijze-procedure volgens de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 Awb.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee staat een algemeen beeld van de ingekomen zienswijzen. In hoofdstuk 3 behandelen we de zienswijzen per onderwerp. De bezwaren die in zienswijzen naar voren zijn gekomen, zijn gecategoriseerd in 13 categorieën. Voor ieder onderwerp wordt een reactie gegeven op de binnengekomen bezwaren.

In bijlage 1 zijn alle zienswijzen geanonimiseerd opgenomen met een beknopte samenvatting en de categorieën waar de zienswijze betrekking op heeft.

2 Overzicht van zienswijzen

2.1 Aantal ingediende zienswijzen

In de periode van 22 mei 2024 tot 17 juli 2024 zijn in totaal 186 zienswijzen ingediend waarvan 176 ontvankelijk (binnen termijn) en 10 niet ontvankelijk (buiten termijn).

2.2 Algemeen beeld

In totaal 95 zienswijzen zijn het eens met de afweging die de gemeente maakt voor alternatief 5. Dat is iets meer dan de helft van het totaal aantal zienswijzen. Veel van deze insprekers zijn blij dat er een keuze wordt gemaakt en dat de bereikbaarheid hierdoor gaat verbeteren.

De andere zienswijzen hebben bezwaren tegen het onderzoek en de gemaakte afweging. In het volgende hoofdstuk gaan we hier verder op in.

Het merendeel van de zienswijzen is ingediend door bewoners. Van ongeveer een kwart van de zienswijzen is niet bekend waar men vandaan komt (geen adres, alleen e-mail). Onderstaande tabel geeft aan waar zienswijzen vandaan komen als het adres wel bekend is.

Tabel 1: Herkomst van de ingediende zienswijzen

Dorp/wijk	Aantal
Tiel (excl. Passewaaij)	40
Ophemert	35
Passewaaij	26
Wadenoijen	17
Zennewijnen	4
Kerk Avezaath/Buren	2
Est	3
Geldermalsen	1
Meteren	3
Opijnen	2
West Betuwe	1
Buiten de regio	3
Onbekend	49
Totaal	186

In totaal 11 zienswijzen zijn ingediend namens een organisatie, waaronder de gemeente West-Betuwe, waterschap, bedrijven, natuur- en landschapsorganisaties en wijkverenigingen.

De gemeente heeft alle zienswijzen doorgenomen en ingedeeld naar de ingebrachte thema's. Voor veel zienswijzen geldt dat meerdere punten naar voren zijn gebracht. Per zienswijzepunt is dan bepaald over welk thema het gaat. Zodoende ontstaat een beeld van thema's die naar voren komen in de reacties. Tabel 2 geeft inzicht in de thema's en het aantal keer dat het thema naar voren is gebracht.

In het volgende hoofdstuk gaan we per thema in op de ingebrachte punten en beantwoorden we de naar voren gebrachte argumenten. In tabel 2 is te zien dat 44 keer een persoonlijk belang wordt genoemd, zoals de hinder die men verwacht en de impact op het woongenot. Men ziet daarom liever een andere keuze gemaakt worden. Het is begrijpelijk dat mensen in de directe nabijheid liever een andere keuze gemaakt zien. Tegelijk zijn er veel mensen die blij zijn met de voorgenomen keuze, in totaal 95.

Op deze naar voren gebrachte persoonlijke belangen en voorkeuren gaan we in de beantwoording niet verder in. Wel zal de gemeente in de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief nadrukkelijk oog hebben voor de belangen van bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het tracé, zodat de impact op het woongenot van mensen wordt beperkt.

Tabel 2: Naar voren gebrachte thema's in de zienswijzen.

Thema	Aantal zienswijzen
Persoonlijke voorkeur voor de gemaakte keuze	95
Persoonlijk belang/negatieve impact	44
Proces-participatie	36
Alternatievenonderzoek/afweging	34
Nut en noodzaak	38
Verkeer	47
Verkeersveiligheid	23
Kosten-uitvoerbaarheid	23
Natuur, flora en fauna	26
Geluid voor bewoners	15
Landschap	28
Stiltegebied en geluidbelasting	30
Luchtkwaliteit	10
Gezondheid	3

3 Thematische beantwoording

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beantwoorden we de zienswijzen op de onderscheiden thema's, zoals opgenomen in het vorige hoofdstuk. Hierin worden alle ingebrachte argumenten in de zienswijzen gebundeld en van een reactie voorzien.

3.2 Proces/participatie

Een onzorgvuldig participatieproces in de ogen van indieners

Allereerst gaan we in op de zienswijzen die ingaan op het doorlopen proces. Een aantal zienswijzen heeft de participatie en communicatie over het project als onzorgvuldig ervaren. Met name uit de zienswijzen van de gemeente West-Betuwe en van de inwoners van Ophemert blijkt dat men ervaren heeft dat men niet voldoende betrokken is geweest bij het onderzoek.

Het gaat daarbij vooral om een evenredige vertegenwoordiging in de adviestafel en met name de vertegenwoordiging van inwoners van de gemeente West-Betuwe daarin. Ook vragen insprekers zich af hoe de provincie is betrokken en wat de provincie van de plannen vindt.

Reactie:

De gemeente Tiel heeft in het gehele proces van de haalbaarheidsstudie en het MER gestreefd naar een goede betrokkenheid van de omgeving. En de gemeente zal dat ook in de verdere planuitwerking blijven doen.

De communicatie en participatie is erop gericht dat we:

- Bewoners en andere belanghebbenden informeren over de ontwikkelingen en stappen die we zetten met het onderzoek;
- Een zorgvuldig keuzeprocess doorlopen, met gebiedskennis van bewoners en gebruikers en waarbij de diverse belangen en zorgen in beeld zijn;
- Bewoners en andere belanghebbenden actief betrekken bij de onderzoeken naar de tracés.

Dat is beschreven in het communicatie- en participatieplan dat vooraf is opgesteld en tezamen met de NRD in juni/juli 2021 is gepubliceerd.

Aanpak van de participatie

Het participatieplan dat samen met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in 2021 is vastgesteld, vormde de basis voor de aanpak van de participatie. Stakeholders en bewoners zijn op de volgende manieren betrokken:

→ Informatiebijeenkomsten

In de bijeenkomsten werd eerst een algemene uitleg gegeven over de aanstaande onderzoeken, de beoordelingen en participatie. Daarna kon iedereen persoonlijk of in kleine groepen kort in gesprek met medewerkers van de gemeente en Movares over verschillende thema's. Een sfeerverslag van de informatiebijeenkomsten leest u op het [digitale platform van Movares over de westelijke ontsluitingsweg](#).

→ Digitaal platform westelijke ontsluitingsweg

Op het [digitaal platform westelijke ontsluitingsweg](#) delen Movares en de gemeente informatie en kan iedereen reacties achter laten.

→ Adviestafel

De adviestafel bestaat uit een selecte groep belangstellenden en denkt in een paar sessies mee over de planvorming. Meer informatie over de adviestafel vindt u ook op het [digitale platform westelijke](#)

[ontsluitingsweg](#). In de adviestafel zaten inwoners en ondernemers vanuit Tiel-Passewaaij, Wadenoijen en Ophemert. Bij de verdere uitwerking van alternatief 1 en alternatief 1b is er een tweede adviestafel ingericht, waarin de bewoners/eigenaren in de omgeving van de bestaande N834 waren vertegenwoordigd.

→ Overleg met partijen

Gemeente West Betuwe, Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland ProRail en het Waterschap Rivierenland zijn betrokken bij het opstellen van de NRD. Ook zijn in oktober 2022 op ambtelijk niveau gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat, ProRail en provincie Gelderland. Daarnaast hebben wethouder en burgemeester een gesprek gevoerd met het Lingelandschap en BCB-Ophemert.

Samenstelling adviestafel

De samenstelling van de adviestafel is tot stand gekomen door loting. Iedereen kon zich tijdens en na de informatieavond op 22 september 2022 aanmelden, in totaal hebben 28 inwoners aangegeven deel te willen nemen aan de adviestafel. Door loting zijn er vervolgens 12 inwoners gekozen. De adviestafel was een redelijk evenwichtige afspiegeling van bewoners en belanghebbenden vanuit het buitengebied, Wadenoijen, Ophemert en Passewaaij, waaronder een bewoner van de omgeving van de Ophemertsestraat. Specifiek voor de uitwerking van alternatief 1b heeft de gemeente in reactie op een aangenomen motie in de gemeenteraad een separate adviestafel georganiseerd met bewoners/belanghebbenden langs dit tracé.

De gemeente Tiel is dan ook van mening dat met de nodige bijsturing gedurende het proces sprake is geweest van een zorgvuldig proces van participatie en betrokkenheid. De participatie en informatiebijeenkomsten hadden niet als doel om de voorkeuren te meten, wel om argumenten en aandachtspunten goed in beeld te hebben bij het onderzoek en de te maken afwegingen.

Betrokkenheid gemeente West Betuwe

Zoals hierboven benoemd, is de gemeente West-Betuwe vanaf de NRD betrokken geweest bij het proces. Het persbericht dat is opgesteld bij de start van het onderzoek is gedeeld met de gemeente West-Betuwe en de gemeente West-Betuwe heeft toen de bewoners van de Ophemertsestraat geïnformeerd over de informatiebijeenkomst op 22 september 2022.

Tevens hebben de bestuurders van Tiel en West-Betuwe regelmatig overleg gehad en veelvuldig over het project gesproken. Ook heeft Tiel geparticipeerd in bewonersbijeenkomsten in Ophemert (gemeente West-Betuwe) waar de weg onderwerp van gesprek was. Zodra informatie beschikbaar was of een nieuwe stap gezet werd, was dit vooraf helder en werd na besluitvorming direct gedeeld om elkaar niet te verrassen.

Daarnaast is de voortgang van het onderzoek regelmatig besproken in het Regionale Mobiliteitsoverleg, waarin beide gemeenten en de provincie zijn vertegenwoordigd.

De gemeente West-Betuwe is desalniettemin van mening dat het proces van afstemming en samenwerking beter moet, zeker met de keuze van alternatief 5, die dicht langs de gemeentegrens loopt. De gemeente Tiel heeft begrip voor wensen die leven in West Betuwe en gemeente Tiel hecht zeer aan een nauwe samenwerking bij het verder uitwerken van het voorkeursalternatief, inclusief ook de uitwerking van koppelkansen en mogelijkheden voor verdere regionale ontwikkeling.

Vervolproces participatie

De gemeente Tiel betreft de direct belanghebbenden (bewoners, grondeigenaren) langs het voorkeurstracé bij de verdere planuitwerking van het voorkeursalternatief, waarbij er ruimte is voor optimalisaties wat betreft de inpassing van het tracé.

Daarnaast zijn we bestuurlijk en ambtelijk in gesprek met de gemeente West Betuwe en met de provincie Gelderland over de actuele zaken, waaronder het plan-MER Westelijk ontsluiting Tiel.

3.3 Alternatievenonderzoek/afweging

Het alternatievenonderzoek is onvoldoende en de keuze van het voorkeursalternatief is slecht gemotiveerd

In zienswijzen wordt benoemd dat een objectieve beoordeling van de alternatieven niet heeft plaatsgevonden. Er wordt op gewezen dat een keuze voor alternatief 5 niet logisch is vanuit de onderzoeksinformatie in de plan-MER. Meerdere insprekers begrijpen niet waarom alternatief 1(b) terzijde wordt geschoven omdat dit alternatief op het totaal van beoordelingsaspecten beter lijkt te scoren. Een andere inspreker vindt alternatief 3 meer voor de hand liggend.

Reactie:

De onderzochte alternatieven

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het vertrekpunt voor de studie. In deze NRD zijn de alternatieven gedefinieerd en de onderzoeksaspecten waarop het onderzoek zich zou richten. Op de NRD zijn in 2021 18 zienswijzen ingediend. Een aantal zienswijzen heeft toen de suggestie gedaan om ook een meer zuidelijk alternatief langs de Ophemertsestraat mee te nemen in het onderzoek. Het college van B&W heeft dit overgenomen bij het vaststellen van de NRD. Hieruit is alternatief 5 ontstaan.

In het ontwerpproces van de alternatieven heeft de adviestafel suggesties gedaan voor verdere aanpassing van de alternatieven. Zo is alternatief 3 meer gebundeld langs het spoor komen te liggen. Ook is in opdracht van de gemeenteraad nog een verdere verdieping uitgevoerd op het doelbereik van alternatief 1, door een verdergaande aanpassing van de N834 (alternatief 1b).

Ladder van Verdaas

Als eerste trede op de Ladder van Verdaas is 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 reeds geplande nieuwe woningen, waarvan een groot deel specifiek in de uitbreiding van de wijk Passewaaij.

Als volgende trede op de Ladder van Verdaas heeft Antea in 2022 een quick scan uitgevoerd naar maatregelen om de doorstroming op de N834 te verbeteren. Daarin is geconcludeerd dat ingrijpende maatregelen nodig zijn. 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. Bovendien 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.

In het MER-onderzoek is eerst nut en noodzaak onderbouwd, met daarbij ook het afpellen van mogelijke oplossingen volgens de Ladder van Verdaas. Ook daaruit is geconcludeerd dat voor het verbeteren van de bereikbaarheid het treffen van ingrijpende maatregelen aan de weginfrastructuur noodzakelijk is. Het verbeteren van de bestaande weginfrastructuur (N834) is daarbij één optie, maar mogelijk niet voldoende probleemoplossend. Daarom is het noodzakelijk om ook nieuwe weginfrastructuur te beschouwen, zoals ook in de NRD is opgenomen.

Afweging van beoordelingsaspecten

De vijf alternatieven (waaronder alternatief 1: opwaarderen bestaande N834) zijn onderzocht op de beoordelingsaspecten zoals geformuleerd in de NRD.

De resultaten van het onderzoek hebben uitgewezen dat er geen “gemakkelijke” keuze is: dat zou een alternatief zijn met het meeste doelbereik, de minste impact op de omgeving en met de minste kosten. Alle alternatieven voldoen in meer of mindere mate aan het gewenste doelbereik. Alternatief 1b draagt weliswaar bij aan doelbereik, maar het functioneren hiervan wordt sterk bepaald door aanpassingen aan de A15 en de aansluiting op de A15. Zolang dat niet gebeurt, zijn doorstromingsmaatregelen op de N834 niet effectief en blijft er sluisverkeer in het buitengebied bestaan. Het college heeft dit zwaar mee laten wegen in de besluitvorming.

De alternatieven 2 en 4 doorsnijden vele percelen en ook de lintbebouwing in het buitengebied van Wadenoijen. Omdat alternatief 5 dicht langs de Ophemertestraat loopt, is de mate van doorsnijding bij dit alternatief minder.

Alternatief 3 heeft grote impact voor de woningen direct langs het spoor en is kostbaar vanwege het grote aantal tunnels onder het spoor door. Door de tunnels hebben de bestaande landwegen geen aansluiting op de nieuwe weg, waardoor verkeer uit het buitengebied veel minder gebruik kan maken van de nieuwe weg.

Movares beoordeelt de mate van doelbereik minder voor alternatief 4 en alternatief 5, omdat minder verkeer gebruik gaat maken van de weg. Tegelijk biedt alternatief 5 wel mogelijkheden voor een betere ontsluiting van (fruit)bedrijven die er nu zitten.

Ontbreken van mitigerende maatregelen en meekoppelkansen

In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal goed gekeken worden naar meekoppelkansen die er zijn met andere opgaven in het gebied, zoals van het waterschap. Op deze manier kan werk met werk gemaakt worden. Ook zal in geval van negatieve effecten gekeken worden naar maatregelen om deze effecten te beperken ofwel te mitigeren. Bij bijvoorbeeld geluid wordt dan gekeken of mitigerende maatregelen doelmatig zijn.

In deze fase van het onderzoek zijn mitigerende maatregelen en meekoppelkansen niet onderscheidend voor de bestuurlijke afweging die gemaakt wordt. Daarom zijn deze maatregelen en kansen in deze fase nog niet verder uitgewerkt.

De keuze voor alternatief 5

Omdat er geen enkel alternatief is dat ‘het hoogste scoort’ op alle onderdelen, is het maatschappelijke draagvlak en toekomstgerichtheid een zwaarwegend onderdeel in de afweging geweest:

- 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 Ophemertestraat. 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.
- De gemeente Tiel is zich bewust dat ook in de omgeving van alternatief 5 weerstand is tegen een nieuwe weg. Dat signaal is ook meegegeven tijdens een bijeenkomst op 6 maart 2024. Toch is de impact van de andere nieuwe alternatieven op de omgeving groter en ervaart de gemeente ook veel positieve reacties op een keuze voor alternatief 5.
- 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 water- en andere opgaves in het gebied.

3.4 Nut en noodzaak

Nut en noodzaak worden betwist

In een aantal zienswijzen wordt het nut en de noodzaak van een nieuwe weg niet gezien. Men vindt nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd, andere (kleinschaliger) oplossingen zijn ook mogelijk om de geconstateerde problemen op te lossen, Tiel heeft geen derde ontsluitingsweg nodig, en er wordt uitgegaan van een onrealistisch hoge groei. Ook wordt er op gewezen dat meer asfalt meer verkeer aantrekt en dus geen duurzame oplossing is. Bovendien biedt de weg geen oplossing voor het enige echte probleem: de drukte op de A15.

Antwoord

De doelstellingen van het project

De gemeente heeft in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) meerdere doelstellingen geformuleerd waar de verbetering van de ontsluiting van Tiel een oplossing voor moet bieden.

Deze doelstellingen zijn op het gebied van verkeer en bereikbaarheid:

- 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 op de A15 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.

Daarnaast zijn er nog doelstellingen geformuleerd voor verkeersveiligheid en sluijverkeer, deze zijn:

- 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).

En tenslotte zijn er nog doelstellingen geformuleerd voor regionale bereikbaarheid:

- 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.

De ervaren problemen worden reeds lange tijd als knelpunt gezien. Het initiatief om de infrastructuur te verbeteren, bestaat daarom ook al sinds 2008. Sindsdien is Tiel en met name de wijk Passewaaij verder gegroeid en is de drukte op de wegen verder toegenomen. Het nut en de noodzaak van een verbetering van de bereikbaarheid staat voor de gemeente dan ook overeind.

Ladder van Verdaas

In het MER-onderzoek is eerst nut en noodzaak onderbouwd, met daarbij ook het afpellen van mogelijke oplossingen volgens de Ladder van Verdaas (zie ook par. 3.3). Daaruit is geconcludeerd dat voor het verbeteren van de bereikbaarheid het treffen van maatregelen aan de weginfrastructuur noodzakelijk is. Het verbeteren van de bestaande weginfrastructuur (N834) is daarbij één optie, maar mogelijk niet voldoende probleemoplossend. Daarom is het noodzakelijk om ook nieuwe weginfrastructuur te beschouwen, zoals ook in de NRD is opgenomen.

De gemeente is van mening dat met het toepassen van de Ladder van Verdaas voldoende is aangetoond dat andere maatregelen dan het aanpassen van bestaande wegen of de aanleg van nieuwe wegen niet voldoende probleemoplossend zijn.

Wel blijft de gemeente inzetten op het stimuleren van openbaar vervoer en fietsgebruik. Beleid daarover is onder andere vastgelegd in het Meerjarenprogramma Tiel Fietsvriendelijk en de Positionpaper Spoor van Regio Rivierenland. Deze modaliteiten dragen bij aan een gezonde leefomgeving en hebben in beperkte mate ook invloed op de groei van het autogebruik.

Sluipverkeer

Op dit moment is er sprake van veel sluipverkeer op de Lingeweg en Lingedijk, waarbij opgemerkt kan worden dat de etmaalintensiteit op deze route gemiddeld beperkt blijft tot ca. 3.000 motorvoertuigen. Bij een slechte doorstroming op de A15 neemt de drukte op de Lingedijk flink toe. Doordat op de A15 de intensiteiten in de komende jaren verder toenemen (en daarmee de kans op filevorming en incidenten) neemt ook het sluipverkeer door Wadenoijen toe. Er is geen permanente omleidingsroute bij incidenten op de A15.

Alternatief 1 draagt nauwelijks bij aan het voorkomen van dit sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Lingeweg en Lingedijk. Dit alternatief biedt namelijk geen alternatieve route vanaf de A15 richting Tiel waardoor, vooral bij calamiteiten, verkeer alsnog over de Lingeweg en Lingedijk rijdt. Voor de overige alternatieven geldt dat er een positieve werking is op het voorkomen van het sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De aanleg van een nieuwe westelijke ontsluiting zal ervoor zorgen dat er minder verkeer over de Lingeweg/Lingedijk zal rijden en dit heeft een positieve werking op de verkeersveiligheid op deze wegen. Doordat alternatieven 4 en 5 relatief ver weg liggen t.o.v. de Lingeweg/Lingedijk, dragen deze alternatieven in mindere mate bij aan het voorkomen van sluipverkeer dan alternatieven 2 en 3.

Andere oplossingen

Suggesties die zijn gedaan, gaan over het lokaal tegengaan van sluipverkeer. Dat kan ook met kleine maatregelen. Inderdaad zijn kleinere maatregelen goed mogelijk en kan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid hiermee worden verbeterd. Maar ze bieden geen oplossing voor andere problemen en doelstellingen van het project, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van Passewaaij. Dergelijke kleinschalige maatregelen zijn op zichzelf daarom onvoldoende probleemoplossend.

De noodzaak van een derde ontsluitingsweg

Uit het onderzoek is gebleken dat het aanpassen van de bestaande N834 onvoldoende bijdraagt aan de bereikbaarheid van de gemeente. In geval van een calamiteit kiest het verkeer alle wegen die beschikbaar zijn om weg te komen uit het gebied. Daarbij wordt onder andere gedacht aan een incident op de Waal of evacuatie bij hoog water. Dan helpt een extra ontsluitingsweg wel, ten opzichte van de nu beschikbare wegen richting de aansluiting Wadenoijen.

Onrealistische groei verondersteld

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de voorgenomen plannen van de gemeente tot 2040. Het gaat dan om ruimtelijke plannen die concreet genoeg zijn, zoals de realisatie van de nieuwe buurten 9,10 en 11 in de wijk Passewaaij. Ook andere harde ruimtelijke plannen elders in de stad zijn meegenomen. Deze groei draagt bij aan de toename van mobiliteit en van autogebruik. Het onderzoek is gebaseerd op de geplande woningbouw en de vooruitzichten voor de werkgelegenheid in de gemeente Tiel die op peildatum 1-1-2021 in beeld waren.

Ontwikkelingen na 2040 zijn minder zeker en zijn dan ook niet meegenomen in het onderzoek. Wel is één van de doelstellingen dat de verbeterde bereikbaarheid de verdere regionale ontwikkeling van wonen en werken kan faciliteren. In de gemaakte afweging speelt daarom mee dat een nieuwe ontsluitingsweg mogelijkheden biedt voor het benutten van de toekomstige groeipotentie.

Het echte probleem wordt niet aangepakt

De moeizame doorstroming op de A15 draagt zeker bij aan de verslechterende bereikbaarheid van Tiel. Hier ligt een opgave voor het Rijk om de capaciteit op dit deel van de A15 te vergroten. De gemeente Tiel blijft hierover in gesprek met het Rijk, maar ziet hier geen opgave voor zichzelf. Een aanpak van de A15 is op dit moment onvoldoende concreet. Hierdoor is de effectiviteit van de alternatieven 1 en 1b beperkt. Met een nieuwe ontsluitingsweg zorgt de gemeente juist voor minder

afhankelijkheid, krijgt Tiel-West een grote impuls in de verbetering van de bereikbaarheid en draagt dit ook beperkt bij aan het beperken van de drukte op de A15 op het wegvak Wadenoijen - Tiel-West. Naast de afhankelijkheid van de A15 voor een betere bereikbaarheid van Tiel dragen alternatieven 1 en 1b slechts in beperkte mate bij aan een betere ontsluiting van Passewaaij vanwege de omrijafstanden van en naar het westen en dragen deze alternatieven niet bij aan de robuustheid van het wegennet met het oog op het sluipverkeer bij incidenten op de A15 en vluchtroutes bij calamiteiten op de Waal.

3.5 Verkeer

In de zienswijzen worden een aantal zorgpunten genoemd over het verkeerskundig functioneren van de alternatieven en specifiek alternatief 5. We gaan hieronder in op de naar voren gebrachte punten en geven onze reactie daarop weer.

Geen actuele verkeersgegevens gebruikt

Het gebruikte verkeersmodel is in 2021 geactualiseerd, gebaseerd op de woningbouwopgaven en de vooruitzichten voor de werkgelegenheid in de gemeente Tiel die op peildatum 1-1-2021 in beeld waren. Dit is nog steeds het vigerende regionale verkeersmodel.

Rondweg Passewaaij

Er komt in het besluit niets terug over het rondmaken van de weg in Passewaaij zodat Oost-Passewaaij niet alleen via de Jonkheer P.A. Reuchlinlaan de wijk uit hoeft. Er is geen doorsteek voor dit verkeer.

Antwoord

Hiervoor wordt een apart besluit genomen, ook in relatie tot de ontwikkeling van de buurten 9, 10 en 11. In alle plannen wordt er rekening mee gehouden dat deze laatste schakel van de rondweg er komt. In de referentie (waarmee de alternatieven vergeleken worden) en alle onderzochte alternatieven is er dan ook vanuit gegaan dat deze nieuwe weg inclusief de extra woningen in de buurten 9, 10 en 11 van Passewaaij wordt gerealiseerd.

De kruispunten in Passewaaij wikkelen naar behoren af in alle alternatieven. De nieuw te realiseren kruispunten van alternatieven 2 t/m 5 zijn per definitie ontworpen met voldoende (rest)capaciteit en dus een goede doorstroming.

Sluipverkeer

In de spits verwachten we heel veel overlast van sluipverkeer (over de Bommelweg). De Bommelweg wordt nu gebruikt door scholieren en paardrijdende kinderen en het bijkomende sluipverkeer zou dit hinderen en de veiligheid omlaag halen.

Antwoord

Uit de berekeningen blijkt dat het verkeeraanbod op de Lingeweg/Lingedijk en op de Bommelweg in Est en Wadenoijen per saldo afnemen. Ook het tuinbouwverkeer (vrachtverkeer) kan gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg waardoor er minder vrachtverkeer plaatsvindt op deze wegen. Voor een aanzienlijk deel van het tuinbouwverkeer ligt het tracé van alternatief 5 in de directe nabijheid van de tuinbouwbedrijven en zal men dus een veel kortere afstand over de kleine landwegen moeten afleggen dan in de huidige situatie. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het buitengebied.

Het verkeer uit het buitengebied verzamelt zich bij de aansluitingen op de nieuwe westelijke ontsluiting. De Bommelweg zal dus alleen ter plaatse van de kruising met de nieuwe ontsluitingsweg drukker worden. Verder weg zal de Bommelweg, net als de andere landwegen in het buitengebied van Wadenoijen, juist rustiger worden. De kern Ophemert krijgt een directere aansluiting naar de A15 waardoor de Kapelstraat en Zijvelingsestraat naar de nieuwe weg toe wat drukker worden.

Al met al zijn er dus verschuivingen in verkeer op de landwegen met wegen die rustiger worden en wegen die wat drukker worden. Zie de verkeersplots in bijlage 5 van het Haalbaarheidsonderzoek/Plan-MER.

Snelheid

De ervaring over de huidige handhaving van de snelheid op de Dreef maakt dat er voorzien wordt dat de ontsluitingsweg een racebaan wordt met de bijbehorende gevolgen.

Antwoord

Voor de nieuwe ontsluitingsweg wordt nu uitgegaan van een maximumsnelheid van 80 km/u. Daarmee wordt de weg voldoende aantrekkelijk om te gebruiken in plaats van de kleine landwegen in het buitengebied. In het wegontwerp zal bevorderd worden dat de weggebruiker zich houdt aan de maximum snelheid. Bekend is dat onder andere de breedte van de weg van invloed is op de snelheid die wordt gereden.

Verkeersgroei

De gemeente Tiel heeft aangegeven dat de nieuwe ontsluitingsweg uitnodigt om nieuwe ontwikkelingen toe te laten, zoals bijvoorbeeld extra woningen. Deze extra woningen en meer bedrijvigheid zorgen ook weer voor extra verkeer. De zorg is of dit is afgewogen in de verkeersmodellen die aan deze variant ten grondslag liggen.

Antwoord

Een van de doelstellingen van de nieuwe ontsluitingsweg is 'de toekomstige verkeersgroei op te kunnen vangen zodat op lange termijn (10-20 jaar) geen maatregelen nodig zijn.' In de daarvoor uitgevoerde verkeersstudies is er op geen enkel punt in het scenario 2040 een slechte afwikkeling geweest, dat wil zeggen: een intensiteit/capaciteit verhouding van meer dan 0,7. Er kan dus geconstateerd worden dat er rekening gehouden is met groei en dat de nieuwe ontsluitingsweg en de omliggende wegen ook een verdere groei van verkeer goed kan afwikkelen.

Geen onderzoek naar sluipverkeer in het NRD

In het NRD is er geen onderzoek gedaan naar sluipverkeer. Zeker wanneer de snelwegen file hebben, zal het sluipverkeer toenemen via de Kapelstraat naar het nieuwe tracé en in de rest van Ophemert, Varik, Est, Opijnen, Neerijnen en Waardenburg.

Antwoord

In de NRD is inderdaad nog geen onderzoek gedaan, in het onderzoek van Movares is sluipverkeer wel meegenomen. Uit dit onderzoek blijft dat een nieuwe ontsluitingsweg zorgt dat verkeer deze weg gaat gebruiken en minder gebruik maakt van de landweggetjes in het buitengebied (sluipverkeer is gevolg van problematiek van de A15/Rijkswaterstaat).

Inwoners buurt 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect

Buurt 8, de buurt ten westen van de Weegbree, wordt door alternatief 5 afgebakend door de nieuwe ontsluitingsweg. Dit geeft een barrière-effect welke nadelig is voor de wijk.

Antwoord

Bewoners van deze buurt kunnen via de Weegbree, gebruik maken van de nieuwe weg. De bereikbaarheid van buurt 8 voor fietsers en voetgangers verandert niet als gevolg van de nieuwe weg. Waar nodig worden extra maatregelen genomen om de oversteekbaarheid van de Weegbree voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Ook vormt de nieuwe weg voor deze buurt een alternatief voor verkeer richting het Westen.

Effecten op Weegbree en Den Uyllaan.

In zienswijzen wordt gesuggereerd dat door alternatief 5 de drukte voor bewoners in Passewaaij toeneemt. Dat is niet juist. Het verkeer op de Den Uyllaan en op de Weegbree neemt in de autonome situatie wel toe, door de extra woningbouw in Passewaaij en door het sluiten van de rondweg. Met de

invoering van alternatief 5 neemt de drukte op deze wegen juist weer wat af, doordat verkeer vanuit Passewaaij van de nieuwe weg gebruik gaat maken. Het wordt wel drukker dan in de huidige situatie, maar dus minder druk dan in de autonome situatie zonder nieuwe ontsluitingsweg. En ook minder druk dan in alternatief 1 of alternatief 1b.

Aansluiting op alternatief 5

De Groenestraat en Bredestraat vormen een ontsluiting voor de omgeving Zennewijnen. Men vraagt zich af wat de aanleg van tracé 5 daarvoor betekent. Alternatief 5 kruist de Groenestraat nabij het Vuadabos. Verkeer vanuit Zennewijnen zal hier de nieuwe weg op kunnen rijden, waardoor men eerder bij de A15 is. De uitwerking van deze kruising zal in de verdere planvorming worden vormgegeven.

3.6 Verkeersveiligheid

In de zienswijzen worden een aantal zorgpunten genoemd over de verkeersonveiligheid ten gevolge van alternatief 5. We gaan hieronder in op de naar voren gebrachte punten en geven onze reactie daarop weer. Tegelijk noemen insprekers ook de bestaande onveiligheid op de vaak smalle wegen.

Algemene verkeersonveiligheid

Er zijn zorgen voor verhoogd sluisverkeer en daardoor onveilige situaties, vooral in de Zandstraat en Bommelweg. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor kinderen die vanuit de omliggende dorpen naar school fietsen en voor ruiters met paarden van een kleinschalige paard rijvereniging. Veel verkeer rijdt te hard, vooral tijdens de spits. Dit is gevaarlijk voor bewoners, fietsers, ruiters en wandelaars. Daarnaast kunnen twee tegemoetkomende vrachtwagens elkaar niet passeren.

Antwoord

Uit de verkeerscijfers blijkt dat ieder alternatief bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten en rotondes voor langzaam verkeer. Alternatief 5 heeft een positief effect op de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op de Bommelweg in Est omdat uit de berekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit hier afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het is niet aannemelijk dat de intensiteit in de verder weg gelegen kernen van Est en Opijnen wordt beïnvloed door de aanleg van de westelijke ontsluiting van Tiel.

Score verkeersveiligheid

In de memo van Movares van 20 maart 2024 krijgen alternatieven 4 en 5 een score van 1,33 op verkeersveiligheid/sluisverkeer. De score ligt dicht bij 1, maar wordt in de toeaftabel (figuur 5 in de memo) afgerond naar 2. Dat de informatie op dit belangrijke punt niet klopt vinden de bewoners merkwaardig.

Antwoord

De overall beoordeling is geen eenvoudige optelsom van plussen en minnen. Door de ligging van alternatief 5 wordt veel vrachtverkeer direct naar de nieuwe weg geleid en gaat dit verkeer via kortere routes over de bestaande wegen. Dit effect is nog wat sterker dan in de alternatieven 2 en 3. Daarom scoort alternatief 5 ook in de toeaftabel een ++ op verkeersveiligheid, net als de andere alternatieven voor een nieuwe weg.

Impact op andere wegen in West-Betuwe

De infrastructuur in dorpen zoals Est en Meteren is niet voorbereid op grote verkeersdrukte, wat leidt tot gevaarlijke situaties en ongelukken.

Antwoord

De verkeersintensiteit op de Bommelweg in Est neemt af ten opzichte van de huidige situatie. Er is derhalve geen aanleiding om te veronderstellen dat met een nieuwe gebiedsontsluitingsweg naar aansluiting 31 op de A15 een merkbare toename ontstaat op de wegen in Est en Meteren.

3.7 Kosten/uitvoerbaarheid

De weg met goede inpassing kost circa 40 mln., gemeente Tiel spaart reeds en zal geld vinden voor minimaal 50%. Met de provincie en met het Rijk zijn we in gesprek over de co-financiering.

Voor de exploitatie van woningbouw wijken 9, 10, 11 is een overeenkomst met partijen in voorbereiding. Er is afstemming met de planvorming hiervoor. Daarin zal met een ruimtereservering worden voorgesorteerd op het tracé van alternatief 5.

3.8 Natuur

Natuur algemeen

De toename van verkeer is slecht voor de al weinige overgebleven natuur in de Betuwe. Het is een rustplaats voor beschermde vogels (wespandief, buizerd, sperwer, kerkuil, steenuil, andere uilensoorten) en andere dieren in het gebied. Het zorgt voor een flinke aantasting van het buitengebied, zeker met het oog op de huidige klimaatsituatie en de biodiversiteit. Variant 5 loopt dwars door natuur- en wildgebied heen. Daarnaast loopt bijna het hele tracé door agrarisch gebied wat als buffer dient richting Tiel.

Antwoord

In de planuitwerkingsfase zal nader onderzoek worden verricht naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten. Indien leefgebied of verblijfgebieden van beschermde soorten worden geraakt is het mogelijk om maatregelen te nemen om effecten te mitigeren in zowel de aanlegfase als gebruiksfase, zoals:

- Werken buiten het broedseizoen;
- Dempen van sloten en het uitvoeren van werkzaamheden in één vastgestelde richting;
- Uitsluitend werken overdag of na zonsondergang gebruik maken van gerichte verlichting;
- Het afvangen en uitzetten van beschermde soorten zoals de grote modderkruiper en heikikker;
- Het afschermen van werkterreinen met amfibieschermen;
- Het plaatsen/realiseren van alternatieve verblijfplaatsen.
- Het aanleggen van faunapassages
- Verbeteren van de kwaliteit van bestaande habitat of creëren van nieuwe leefgebieden
- Ecologisch bermbeheer
- Beperking van lichtvervuiling

Natura 2000

Het plangebied ligt binnen twee kilometer van een Natura2000-gebied, werkzaamheden gaan potentieel nadelige gevolgen hebben voor vergunningverlening voor zowel de woonwijken als infrastructuur. Hoe dichterbij Natura2000, hoe groter de kans is dat het niet doorgaat. Optie 5 ligt hierbij het dichtst bij het Natura2000-gebied.

Antwoord

Voor alle alternatieven is een eerste stikstofberekening uitgevoerd. Alle alternatieven hebben een negatief effect op Natura 2000 gebieden door stikstofdepositie. Bij alternatief 2 is het effect het meest negatief. Alternatief 5 heeft ook een negatief effect, dit is vergelijkbaar met alternatief 1. Voor alle alternatieven geldt significant negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen op stikstofgevoelige habitattypen en soorten niet zijn uit te sluiten. Dit betekent dat in de vervolgfase (planuitwerkingsfase) voor het voorkeursalternatief een passende beoordeling opgesteld zal worden. In deze passende beoordeling vindt een nadere ecologische beoordeling plaats op deze soorten en wordt beoordeeld of het nemen van mitigerende maatregelen mogelijk is waardoor significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Een maatregel waar bijvoorbeeld aan kan worden gedacht is extern salderen. Het nemen van mitigerende maatregelen voor stikstofdepositie is niet altijd mogelijk. Het stikstofbeleid, de regelgeving omtrent het beperken van stikstofdepositie en

recente jurisprudentie over ecologische beoordelingen en maatregelen in passende beoordelingen is continue in beweging en aan verandering onderhevig. Op het moment dat het voorkeursalternatief verder uitgewerkt wordt in een ruimtelijk plan met bijbehorend project-MER zal nader worden beoordeeld of met het nemen van maatregelen significant negatieve effecten uitgesloten kunnen worden.

Beschermde soorten

Specifiek is in de zienswijzen aandacht gevraagd voor een aantal beschermde soorten:

De steenuil

Niet onderzocht wat gebeurt met het leefgebied van de steenuil, ontbreekt in de afweging en dus keuze voor variant 5, en leidt tot een enorme impact en verstoring van het leefgebied van de Steenuil en het is niet (voor) bekend of deze zal verdwijnen uit de omgeving en welke maatregelen hiervoor zullen worden getroffen. Evenals andere diersoorten. Uitgangspunt bij het behoud van de natuur en de natuurwaarden in dit gebied is dat de natuurgebieden zo groot mogelijk zijn, aaneengesloten zijn, met elkaar verbonden zijn, en zo blijven. Variant 5 zal deze gebieden doorsnijden. Deze weg conflicteert met beleidsplannen voor natuur en met Europese richtlijnen. Als variant 5 hieraan getoetst wordt dan voldoet deze niet. Waarom zijn deze overwegingen niet meegenomen in de besluitvorming?

Antwoord

In het MER-onderzoek naar de effecten op natuur is de mogelijke aanwezigheid van de steenuil geconstateerd. Bij alle alternatieven is dit een mogelijke aanwezige beschermde soort in het studiegebied. Er is geconcludeerd dat in elk alternatief er een mogelijk effect optreedt op deze soort. Ook is beoordeeld dat alternatieven 2 t/m 5 mogelijk een sterk negatief effect op beschermde soorten hebben.

In de planuitwerkingsfase zal nader onderzoek worden verricht naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten. Indien leefgebied of verblijfgebieden van beschermde soorten worden geraakt is het mogelijk om maatregelen te nemen om effecten te mitigeren in zowel de aanlegfase als gebruiksfase, zoals:

- Werken buiten het broedseizoen;
- Dempen van sloten en het uitvoeren van werkzaamheden in één vastgestelde richting;
- Uitsluitend werken overdag of na zonsondergang gebruik maken van gerichte verlichting;
- Het afvangen en uitzetten van beschermde soorten zoals de grote modderkruiper en heikikker;
- Het afschermen van werkterreinen met amfibieschermen;
- Het plaatsen/realiseren van alternatieve verblijfplaatsen.
- Het aanleggen van faunapassages
- Verbeteren van de kwaliteit van bestaande habitat of creëren van nieuwe leefgebieden
- Ecologisch bermbeheer
- Beperking van lichtvervuiling

Vleermuizen

Vleermuizen komen voor in het gebied en zijn beschermd. Specifiek wordt genoemd dat vleermuizen aanwezig zijn in een huis en bedrijfspand aan de Ophemertsestraat, de zorg is dat deze worden weggejaagd door verkeer.

Antwoord

In de planuitwerkingsfase zal nader onderzoek worden verricht naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten. Indien leefgebied of verblijfgebieden van beschermde soorten worden geraakt is het mogelijk om maatregelen te nemen om effecten te mitigeren in zowel de aanlegfase als gebruiksfase, zoals:

- Werken buiten het broedseizoen;
- Dempen van sloten en het uitvoeren van werkzaamheden in één vastgestelde richting;
- Uitsluitend werken overdag of na zonsondergang gebruik maken van gerichte verlichting;

- Het afvangen en uitzetten van beschermde soorten zoals de grote modderkruiper en heikikker;
- Het afschermen van werkterreinen met amfibieschermen;
- Het plaatsen/realiseren van alternatieve verblijfplaatsen.
- Het aanleggen van faunapassages
- Verbeteren van de kwaliteit van bestaande habitat of creëren van nieuwe leefgebieden
- Ecologisch bermbeheer
- Beperking van lichtvervuiling
- Het plaatsen/realiseren van alternatieve verblijfplaatsen.

Indien nodig worden maatregelen getroffen die ervoor zorgen dat de vleermuizen in het gebied behouden blijven.

Natuurherstelwet

Zorgt voor extra complicaties en een groter afbreukrisico van de uitvalsweg.

Antwoord

In de planuitwerkingsfase zal getoetst moeten worden aan de vigerende wet- en regelgeving.

3.9 Landschap

Alle buitengebied-varianten

Rapport 'Eerste reflectie voorkeursvariant college Tiel' (BCB Ophemert, 18 mei 2024) geeft aan dat de stelling 'de aantasting van het dorps karakter van Wadenoijen wordt grotendeels vermeden bij een keuze voor alternatief 5' van het college onjuist is. Volgens het WOT-team tasten alle buitengebied-varianten, waaronder alternatief/tracé 5, het dorps karakter en de landschapskwaliteiten aan.

Het verdwijnen van het agrarische landelijk karakter en in het bijzonder fruitteeltpercelen doen afbreuk aan de identiteit van Tiel als fruitstad. Bewoners willen graag de schaarse stukjes groen aan de westkant van Tiel behouden.

Antwoord

Alle alternatieven tasten de landschapskwaliteiten van het gebied aan. Het tracé van alternatief 5 ligt buiten de dorpskern van Wadenoijen en aan de rand van het buitengebied. Daarmee wordt aantasting van het dorps karakter voor een groot deel vermeden. Wel klopt het dat het alternatief een negatieve impact heeft op het landelijke karakter van het gebied. Dit geldt in meer of mindere mate voor alle alternatieven. Alternatief 3 heeft minder impact op het landschap door de bundeling met het spoor, maar zorgt wel voor een extra barrière binnen Wadenoijen.

Variant 5

Variant 5 zorgt voor drastische verandering in het landschap. Het gaat door een natuurgebied heen, verstoort waardevolle flora en fauna, en maakt van het landelijk gebied een meer stedelijk/industrieel gebied. Er is onder bewoners vrees voor nog meer uitbouw binnen het groen van de gemeente. Het betekent een verdere opdeling van het open gebied in kleinere stukken.

Andere bewoners vinden variant 5 acceptabel, omdat deze parallel komt aan de weg van Ophemert naar Opijnen.

Antwoord

In het MER-onderzoek worden de effecten van variant 5 op het landschap en de ruimtelijke kwaliteit als sterk negatief beschreven. In de planuitwerkingsfase zal moeten worden onderzocht hoe deze effecten zo goed mogelijk gemitigeerd kunnen worden, met maatregelen zoals:

- Het herstellen/versterken van aanwezige landschappelijke kenmerken langs het tracé van variant 5.

- Het tracé aan te laten sluiten op het omringende landschap, door de karakteristieke landschappelijke elementen uit de omgeving te gebruiken/verwerken in het ontwerp.
- Verloren zichtlijnen herstellen langs het tracé, om de beleving van het landschap te versterken.
- Ligging van de verkeersverbinding zoveel mogelijk aan laten sluiten bij de bestaande verkavelingsstructuren;
- Kruisingen met historische lijnen herstellen en deze lijnen ter plaatse van deze kruisingen versterken.

Variant 3

Er is voorkeur voor variant 3, omdat deze de landschappelijke kwaliteiten het minst beïnvloedt. De weg komt hier zo dicht mogelijk bij de bestaande spoorlijn.

Antwoord

Alternatief 3 laat op een belangrijk deel van het wegtracé een bundeling zien met de naastliggende spoorverbinding, waardoor het benodigde ruimtebeslag geoptimaliseerd is en de doorsnijding van het landschap beperkt is. De leesbaarheid van het landschap wordt op dit deel van het tracé niet negatief beïnvloed.

Daar staat tegenover dat in dit alternatief enkele cultuurhistorische waarden worden geraakt zoals erven en wegen van voor 1830. Door de aanleg van de tunnels onder weg en spoor door is de impact op de woningen langs de kruisende wegen (Dreef, Bredestraat) groot.

Suggesties voor verbetering van de inpassing

Er worden verschillende suggesties gedaan voor de verbetering van de inpassing. Zoals het voorkomen dat de voetbalvelden worden geraakt, de ligging langs het Vuadabos, de kruising van bestaande wegen.

Antwoord

In de verdere planvorming zal met alle betrokken partijen verder gekeken worden naar de inpassing van het tracé en zal dit waar mogelijk worden geoptimaliseerd. Hierbij zullen de spelende belangen op een transparante wijze worden afgewogen.

3.10 Stiltegebieden

Insprekers wijzen erop dat variant 5 (en 4) dwars door een stiltegebied gaan. Dit gaat ten koste van de stilte in het gebied. De provincie zal dit niet zomaar wijzigen. Alternatief 5 heeft grootste impact op natuur en landschap (vanwege doorkruising stiltegebied).

In een stiltegebied kan onmogelijk een ontsluitingsweg worden aangelegd. Gemeentebestuur doet een besluit van de provincie teniet. Er mag niet worden voorbijgegaan aan provinciale beleidsplannen en regelgeving.

Verkeersgeluiden passen niet in het stiltegebied. Andere varianten zijn gunstiger m.b.t. stiltegebied. Alternatief 5 laat het stiltegebied vervallen. Maatregelen zijn niet voldoende om impact op stiltegebied te mitigeren. Alternatief 5 laat het stiltegebied vervallen en is in strijd met Europese regels natuur

Antwoord:

De provincie heeft de taak om het geluid in stiltegebieden te voorkomen of te beperken. De provincie stelt regels om deze gebieden te beschermen tegen geluidsoverlast van bronnen binnen en buiten dat gebied (artikel 2.27, onder c Omgevingswet). In artikel 7.11 [Besluit kwaliteit leefomgeving Klik hier voor uitleg over dit begrip \(opent in popup\)](#) (Bkl) is hiervoor een instructieregel opgenomen. De provincie:

- Wijst stiltegebieden aan in de omgevingsverordening;
- Neemt regels op in de omgevingsverordening over het voorkomen of beperken van geluid in deze stiltegebieden. Het geluid kan afkomstig zijn van bronnen binnen en buiten dat gebied;

- Neemt fysieke maatregelen als deze de taak ondersteunen om het geluid in een stiltegebied te voorkomen of te beperken.

In de omgevingsverordening van de Provincie Gelderland staat dat in een stiltegebied het verboden is:

- a. Een toestel te gebruiken dat het ervaren van natuurlijke geluiden kan verstoren; en
- b. Zich met een motorvoertuig of bromfiets te bevinden buiten de openbare weg of buiten andere voor bestemmingsverkeer openstaande wegen of terreinen

Bovenstaande is niet van toepassing op:

- a. activiteiten in het kader van een normale agrarische bedrijfsvoering, bosbouw, jacht, natuurbeheer en visserij;
- b. activiteiten in het kader van wonen of het uitoefenen van een aan huis gebonden ambacht of beroep;
- c. activiteiten op kampeerterreinen;
- d. normaal onderhoud en beheer van gebouwen en terreinen;
- e. het gebruikmaken van een omgevingsvergunning of een andere toestemming voor een activiteit of gebiedsontwikkeling; en
- f. het gebruik van motoren in of aan vaartuigen voor de normale voortstuwing van vaartuigen tot een snelheid van ten hoogste acht kilometer per uur.

Op basis van de huidige visie en verordening van de provincie Gelderland is het mogelijk om een nieuwe ontsluiting door een stiltegebied te realiseren. Als er een nieuwe openbare weg wordt aangelegd, dan gelden de regels voor stiltegebieden daar niet voor. De openbare weg is immers uitgesloten in de bepalingen die over stiltegebieden gaan.

3.11 Geluid

Omwonenden algemeen

College noemt een verminderde overlast van vrachtverkeer op de andere plekken op de omgeving nadrukkelijk een voordeel. (Vracht)verkeer wordt over deze weg gestuurd in plaats van de provinciale weg en de A15, wat voor meer overlast zorgt voor de omwonenden van dit tracé.

Bewoners stippen aan dat het verkeerslawaaï voor bewoners van de omliggende wijken sterk zal toenemen. Dit heeft impact op het woongenoot door geluidsoverlast.

Antwoord

In geen van de alternatieven is sprake van een toename van het totale aantal geluidgehinderde personen. Ieder alternatief heeft door toe- en afnames van verkeer zowel positieve als negatieve effecten op geluidbelasting. Dit betekent dat op specifieke locaties het aantal geluidgehinderde personen wel toeneemt. Op de straten in de omliggende wijken neemt het verkeer niet toe. Het verkeer neemt af op de Weegbree, Doctor J.M. Den Uyllaan en Schaarsdijksweg.

De geluidbelasting van de nieuw aan te leggen weg moet worden getoetst aan de normen van de Omgevingswet. Bij overschrijding van de voorkeurswaarde moeten geluidmaatregelen worden beschouwd. Als uit de berekeningen blijkt dat grenswaarden worden overschreden zijn maatregelen mogelijk in de vorm van bronmaatregelen (stil asfalt) of geluidschermen.

Geluidsoverlast specifiek

Bewoners benoemen specifiek dat het optrekken en remmen van landbouwverkeer en vrachtverkeer bij de rotonde voor geluidsoverlast en trillingen zorgt.

Antwoord

In de huidige situatie bestaan er reeds kruisingen waarbij geremd en opgetrokken wordt. De nieuwe weg zal niet zorgen voor een toename hiervan. Vrachtverkeer zal juist met minder kruisingen te maken krijgen, doordat men sneller op de gebiedsontsluitingsweg zit.

Onderzoek geluidsoverlast

Sluipverkeer rijdt regelmatig harder dan toegestaan (80 tot 100). Vraag is of dit meegenomen is in het geluidsonderzoek. Groei van Tiel door uitbreiding met nieuwe wijken zorgt voor meer geluidsoverlast, en is niet meegenomen in het onderzoek. Door een zuidwestenwind komt geluidsoverlast verder. Vraag is of dit is meegenomen in het onderzoek.

Antwoord

Het geluidonderzoek is zorgvuldig en overeenkomstig met de eisen uit de Wet milieubeheer uitgevoerd. Daarbij wordt rekening gehouden met het effect van heersende windrichtingen. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal een uitgebreid geluidonderzoek worden uitgevoerd, waarin getoetst wordt op de geluidbelasting van individuele woningen. Zo nodig worden maatregelen getroffen.

In het geluidonderzoek wordt gerekend met de geldende maximumsnelheden. Overlast vanwege hard rijdend verkeer wordt daarin niet meegenomen. Indien daar sprake van is, kan dat door middel van snelheidsremmende maatregelen worden tegengegaan.

In het verkeers- en het geluidonderzoek is rekening gehouden met de bouw van de nieuwe wijken in Passewaaij, en dus ook met de toename van inwoners en autogebruik.

3.12 Luchtkwaliteit en gezondheid

Meer emissies door langer tracé

Een langer tracé zorgt voor meer schadelijke emissies van autoverkeer. Het is daarom een logische keuze om optie 3 te kiezen omdat dit de kortste variant is en daarmee voor minder schadelijke emissies door autoverkeer.

Doel van de ontsluitingsweg is dat verkeer van en naar Passewaaij er gebruik van gaat maken. Met de uitgesproken groei van bewonersaantallen van Tiel zal de drukte gaan toenemen en dit betekent een blootstelling aan een grote hoeveelheid uitlaatgassen, fijnstof, CO₂ en stikstof etc.

Antwoord

Het aantal schadelijke emissies wordt bepaald door de verandering in verkeersintensiteiten die de fysieke wijziging van infrastructuur met zich meebrengt. Uit de MER blijkt dat het uitgesloten is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}) worden overschreden ten gevolge van de (maximale) verkeerstoename. Dit geldt voor alle alternatieven.

Uit de MER blijkt dat er voor ieder alternatief geldt dat er niet of nauwelijks effect is op de CO₂-emissie ten opzichte van de referentiesituatie. Het verkeer dat op de tracés wordt aangetrokken, wordt elders in het gebied onttrokken.

Drukke van verkeer komt niet ten goede van gezondheid

Natuur en stilte zijn essentieel voor de gezondheid van mensen. Drukke van verkeer komt niet ten goede van gezondheid, woongenot en de leefomgeving.

Antwoord

In het MER-onderzoek zijn de effecten op gezondheid onderzocht op basis van de effecten op geluid en luchtkwaliteit. Geen enkele van de alternatieven heeft een significant negatief effect op de gezondheid. Het is uitgesloten dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden worden. Lokaal kunnen geluidsnormen overschreden worden. De geluidbelasting van de nieuw aan te leggen weg moet worden getoetst aan de normen van de Omgevingswet. Bij overschrijding van de voorkeurswaarde moeten geluidmaatregelen worden beschouwd. Als uit de berekeningen blijkt dat grenswaarden worden overschreden zijn maatregelen mogelijk in de vorm van bronmaatregelen (stil asfalt) of geluidschermen.

Stankoverlast

Alternatief 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij.

Antwoord

Eventuele stankoverlast is niet onderzocht in het MER-onderzoek. Niet duidelijk is waar de verwachting van stankoverlast op is gebaseerd. Alternatief 5 zorgt niet voor een toename van verkeer op de huidige wegen in Passewaaij.

4 Bijlage 1: Overzicht van zienswijzen

Nr	Ontvangst-datum	Aard Zienswijze	Samenvatting
1	28-5-2024	Bevindingen	Welke variant ik ook lees, nergens lees ik over het rondmaken en aansluiten van de rondweg. Er wordt met name gesproken over doorstroming A15 en sluipverkeer. Zolang inwoners van oost Passewaaij allemaal via de Jonkheer P.A. Reuchlinlaan moeten en bij een calamiteit geen kant op kunnen en als ratten in de val zitten, heeft geen enkele westelijke ontsluiting daar vat op.
2	27-5-2024	Bevindingen	Een westelijke ontsluiting is pas echt zinvol met de keuze naar links of naar rechts de wijk uit.
3	28-5-2024	Positief	Als inwoner van Passewaaij, geef ik de voorkeur aan alternatief 5, voor de westelijke ontsluiting Tiel
4	28-5-2024	Positief	Stemming alternatief route 5
5	28-5-2024	Positief	Mijn mening is dat de Gemeenteraad moet instemmen met traject 5, langs de Ophemerstseweg. Het voordeel van dit traject is dat de dorpsgezichten van Wadenoijen en Ophemert worden bewaard, het geen noemenswaardige overlast geeft wat betreft geluid. Ik denk dat het sluipverkeer door beide dorpen tot het verleden zullen behoren. Ook is sprake van een goed aansluiting aan de westzijde van Passewaaij. Het kleine stukje land dat enkele boeren wellicht zullen moeten missen, nemen we op de koop toe. Met dit traject zijn er naar mijn idee louter winnaars. Een win-wo situatie dus.
6	28-5-2024	Positief	Stemming alternatief route 5
7	28-5-2024	Positief	Ik stem op alternatief 5 als ontsluitingsweg voor Passewaaij
8	28-5-2024	Positief	Ik vind alternatief 5 een goede keus!
9	28-5-2024	Positief	Wij zijn voor variant 5 met een rondweg die rond loopt. Nu zitten wij als ratten in de val bij een calamiteit. Wij pleiten voor snel ontsluiten zodat er een extra uitweg is.
10	28-5-2024	Positief	De zuidelijke ontsluitingsweg is de allerbeste oplossing. Dit is het enige alternatief die zorgt dat het verkeer gelijkmatig de wijk Passewaaij in en uit kan. Zorg dat denieuwe ontsluitingsweg er ligt voordat er gebouwd gaat worden aan buurt 9, 10, 11.
11	28-5-2024	Positief	Voorkeur alternatief 5, minste belasting voor omliggende dorpen.
12	28-5-2024	Positief	Ik stem voor alternatief 5
13	29-5-2024	Positief	Als bewoners van Passewaaij ervaren we dagelijks dat het echt tijd wordt voor een extra ontsluitingsweg. Onze voorkeur gaat uit naar Alternatief 5
14	29-5-2024	Bevindingen	Is er bij optie 5 ook gedacht aan de mensen welke zuid oostelijk en oostelijk van Passewaaij zitten? Er is, zover ik zie, geen doorsteek voor deze mensen in de plannen waardoor zij alsnog de gehele rondweg moeten pakken. Hierdoor zou voor hen alleen optie 1 een goede zijn.
15	29-5-2024	Positief	Wij vinden de voorgestelde keuze voor de nieuwe ontsluitingsweg de beste optie. Idealiter hadden wij deze graag gezien in combinatie met een upgrade van de provinciale weg. Omdat wij bang zijn dat er wellicht van het plan afgeweken wordt wanneer er te veel tegengas op dit voorstel komt, sturen wij graag deze e-mail om ook een positieve reactie te kunnen geven.
16	29-5-2024	Positief	Voorkeursstem alternatief 5
17	29-5-2024	Positief	Voorkeur alternatief 5
18	29-5-2024	Positief	Graag alternatief 5

19	29-5-2024	Positief	Verzoek om rondweg via alternatief 5 te voltooien
20	29-5-2024	Positief	<p>Alternatief 5 lijkt mij, na alle afwegingen, het juiste alternatief. Ik ben dus voorstander van alternatief 5.</p> <p>Als bewoner van Passewaaij ervaar ik bijna dagelijks de drukte op de uitvalswegen die er nu zijn en een extra uitvalsweg is op bepaalde momenten hard nodig. Ik begrijp de meningen vanuit omliggende gemeenten, maar vanuit een overkoepelend perspectief is alternatief 5 de beste optie voor de gehele gemeente en het meest toekomstbestendig, zeker met de beoogde groei van Passewaaij in het achterhoofd.</p>
21	29-5-2024	Positief	<p>Ik ben nu al meer dan 30 jaar inwoner van Passewaaij en zolang is men al bezig om tot een juiste beslissing te komen voor de ontsluiting van dit deel van Tiel.</p> <p>De bewoners van Passewaaij hopen op een nieuwe ontsluiting. En niet een verbreding van de provinciale weg. Het aantal inwoners is dusdanig gestegen in de afgelopen jaren en zal met de huidige plannen van de gemeente alleen maar verder groeien. Geografisch zullen de omliggende dorpen in de toekomst wellicht opgeslokt worden.</p> <p>Tenslotte is de afrit bij Wadenoijen destijds aangelegd met de gedachte dat hier een nieuwe aansluiting met Wadenoijen en Passewaaij zou komen.</p> <p>Hoe langer we hiermee wachten des te meer komt er vanuit de omringende gebieden bezwaar. Het geheel had er al moeten liggen.</p> <p>Dus wil ik mijn voorkeur uitspreken voor alternatief 5</p>
22	29-5-2024	Positief	Ik wil op alternatief 5 stemmen
23	29-5-2024	Bevindingen	Mijn keuze is traject 4
24	29-5-2024	Positief	<p>Bij deze wil ik aangeven dat we erg blij zijn dat er een ontsluitingsweg gaat komen. Wij hebben de voorkeur voor de zuidelijkste, 5de optie.</p> <p>We gaan er dan wel vanuit dat tussen de nieuwbouw de rondweg ook aangesloten gaat worden.</p> <p>Het nulplusalternatief vinden we geen optie. Nu is het op sommige tijden al erg druk om Passewaaij uit te komen. Laat staan met calamiteiten!</p>
25	29-5-2024	Positief	<p>Eerlijk waar die weg komt maakt voor mij niet uit maar dat hij er komt wel.</p> <p>De Provincialeweg verbreden is geen oplossing zeker niet als de huidige weg dicht is door omstandigheden. Dit is al meerdere keren gebeurd waardoor het helemaal vast stond in Passewaaij maar ook op de Provincialeweg tot op de afrit A15 toe.</p>
26	29-5-2024	Positief	<p>Bij deze wil ik graag reageren op plannen ontsluiting passewaaij. ik vind alternatief 5 de westelijke variant een prima plan .verkeer vanuit ophemert die veel overlast geeft in wadenoijen en alle vrachtverkeer die bij fruitbedrijven komen zullen straks op normale manier een weg naar de snelweg kunnen vinden zonder al te veel overlast. vind dat ophemert en wadenoijen juist blij mogen zijn dat er een goede afhandeling van al het verkeer (en niet alleen de passewaaijers) komt. vind trouwens dat er naast deze ontsluiting variant 5 ook gekeken moet worden naar verbreding van provinciale weg naar de a15 want ik denk dat in de toekomst beide varianten nodig zijn. vind trouwens raar dat er nu over twee ontsluitingen gesproken word want beide wegen komen weer samen bij de berenkuil .in mijn beleving hebben we maar anderhalve ontsluitingsweg.</p>
27	29-5-2024	Bevindingen	<p>Wij zijn van mening dat de verdubbeling van de provinciale weg niet bijdraagt aan de veiligheid van Passewaaij. Deze valt voor ons daarom zeker af.</p> <p>Onze voorkeur gaat uit naar variant 3, waarbij het landelijk gebied het meest gespaard wordt, omdat de weg zo dicht mogelijk langs de bestaande spoorlijn komt. Daarnaast vinden wij variant 5 ook acceptabel, omdat deze parallel komt aan de weg van Ophemert naar Opijnen.</p>
28	29-5-2024	Positief	Ik stem voor optie 5
29	29-5-2024	Positief	Ik ben voor de ontsluitingsweg en stem voor optie 5. Het is belangrijk dat ook mensen achteruit de wijk, de wijk kunnen verlaten bij een calamiteit. Optie 5 is daar de enigste oplossing voor, anders staan we alsnog op de weg met alle rotondes vast.
30	28-5-2024	Bevindingen	<p>Graag zou ik duidelijke tekening gepubliceerd zien waar ook straatnamen opstaan. Wij missen het stukje weg om de rondweg totaal rond te maken.</p> <p>Waarschijnlijk voor het nog te bouwen plan.</p>

			Dit zien wij niet duidelijk.
31	30-5-2024	Positief	<p>Met de keuze voor traject 5 krijgt Passewaaij eindelijk een goede extra ontsluitingsweg.</p> <p>Bij huidige calamiteiten kom je de wijk niet meer uit en kunnen hulpdiensten er niet meer in.</p> <p>Als dan het nieuwe deel ook nog eens gebouwd wordt, zouden de problemen alleen maar groter worden.</p> <p>De meer noordelijke trajecten bieden geen soelaas voor het ontbreken van een goede ontsluiting.</p>
32	30-5-2024	Bevindingen	<p>Na lezing van de MER-rapportage lijkt het mij meer voor de hand liggend om voor variant 3 te kiezen. Deze beïnvloedt nl het minst het landschappelijke karakter. Deze geeft maximale verkeersveiligheid voor het regionale verkeer tussen Wadenoyen en Ophemert doordat gelijkvloerse spoorovergangen worden vervangen door tunnels.</p> <p>Dat het ook de kortste is, betekent m.i. dat schadelijke emissies van autoverkeer worden verminderd.</p>
33	30-5-2024	Positief	<p>Graag wil ik mij positief uitspreken over het voorstel om tracé 5 als westelijke ontsluiting te zien can tiel passewaaij.</p> <p>Daarnaast wil ik graag aangeven dat het doortrekken van de rondweg ook hoge prioriteit betreft voor ons als inwoners.</p> <p>Het verbreden van het al bestaande tracé naar de a15 is alleen een verplaatsing van het probleem en niet de verspreiding van verkeer en het verbeteren van veiligheid van inwoners.</p>
34	30-5-2024	Positief	<p>Hierbij deel ik u mede dat ik van harte instem met de voorgestelde keuze van het gemeentebestuur voor alternatief 5 van de optieswestontsluiting@tiel voor de westelijke ontsluiting van Passewaaij.</p> <p>Argumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het is voor de veiligheid van Passewaaij absoluut noodzakelijk dat er een volwaardige westelijke ontsluiting komt - de westelijke ontsluiting zal het aantal verreden kilometers ten opzichte van de huidige ontsluiting via TielWest aanzienlijk verminderen: men moet vaker forensen naar het westen op de A15 (richting Rotterdam/Utrecht/Den Bosch) dan naar de oostkant (Arnhem/Nijmegen) <p>Uiteraard moeten de bewoners die direct in hun belang getroffen worden snel en voldoende gecompenseerd worden. Het is ook daarom van belang dat de besluitvorming zo snel als maar enigszins mogelijk wordt doorgezet.</p>
35	30-5-2024	Positief	<p>Ik kan mij geheel vinden in de meest logische ontsluitingsweg (5).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deze groeiwijk heeft dwingend behoefte aan een 2e volwaardige toegangsweg die aansluit op de naast gelegen snelweg. 2. De variant 5 vraagt het minste overlast van nabij gelegen woongebieden. 3. De variant 5 voldoet logisch aan de toekomstige uitbreiding van de Passewaaij.
36	30-5-2024	Positief	<p>Het verbreden van de provinciale weg N834 om Passewaaij te bereiken, vind ik de meest slechtste optie. Alternatief 1 is geen oplossing. Deze route naar Passewaaij is te lang vanaf de snelweg A 15. Het verkeer richting Tiel (centrum) ondervindt hinder door de bestuurders die naar Passewaaij rijden.</p> <p>Een nieuwe toegangsweg, om sneller de A 15 te bereiken vanuit Passewaaij heeft absoluut de voorkeur.</p> <p>De overzichtskaart (plattegrond) met de mogelijkheden die u heeft bijgesloten, vind ik erg moeilijk leesbaar.</p> <p>Alternatief 2, 3, 4 en 5 vind ik allemaal prima.</p> <p>Alles is beter dan alternatief 1.</p>
37	30-5-2024	Bevindingen	<p>Het argument dat een volgende uitbreidingsfase van Passewaaij verdere in westelijke richting zal gaan, betekent wel dat weer een groot deel van het open landbouwgebied zal worden opgeslokt. Daar zijn wij per definitie niet blij mee. Maar</p>

			anderzijds zouden wij het treuriger vinden wanneer in dat geval teruggegrepen zou worden op het oude, maar verlaten plan Over Linge, wat ons mooie gebied van de Linge tot een verschrikkelijke metamorfose zou maken. Een reden temeer dat wij weliswaar niet blij zijn met het gekozen tracé, maar, zoals gezegd, er wel mee kunnen leven.
38	31-5-2024	Bevindingen	Wij kiezen voor initiatief 1
39	31-5-2024	Positief	Mijns inziens is de gekozen optie 5 de beste optie. Deze had er 30 jaar geleden al moeten liggen bij aanleg van deze wijk Dus nog 10 jaar wachten? Dit kan echt niet Onverantwoord om zoveel mensen via 2 uitvalswegen de wijk uit te laten en vervolgens allemaal op de ook al overvolle provinciale weg uit te laten komen
40	31-5-2024	Positief	Alternatief 5 lijkt me de juiste keuze. Hierdoor krijgt Passewaay een echte ontsluiting erbij. Deze ontsluiting is go3d voor Passewaay, de omliggende dorpen en de toekomstige bouwplannen
41	3-6-2024	Positief	Mijn partner en ik kiezen voor de ontsluitingsweg Alternatief 5, zoals nu is voorgesteld door de gemeente Tiel. De andere mogelijkheden zijn voor ons geen gelijkwaardige alternatieven. Zeker de optie voor een verbreding van de Provinciale Weg is geen oplossing van het probleem. Voor het ontsluiten van Passewaaij is er een extra weg nodig waarmee gebruikgemaakt kan worden van een andere op- en afrit van de A 15. Nu er ook nog twee wijken bijkomen, is een directe ontsluiting van die wijken een must, want anders lopen de bestaande wegen volledig vol. Daarnaast lijkt de keuze van 5 de minste schade te berokkenen voor de mensen die hun eigendommen beschikbaar moeten stellen voor de nieuwe weg. Dus nogmaals het gemaakte voorstel voor alternatief 5 is de beste keuze voor ons.
42	1-6-2024	Positief	Keuze 5 lijkt me de beste variant. Ofwel de paarse variant. Het wordt tijd dat Passewaaij een goed ontsluiting krijgt.
43	1-6-2024	Positief	Als Passewaaijer, al 22 jaar stem ik voor: ALTERNATIEF 5
44	1-6-2024	Positief	Ik woon met mijn gezin (man en 3 kinderen) in Passewaay Ik zou het super vinden als er een ontsluitingsweg komt, dit omdat we weinig wegen hebben om de wijk uit te komen en ook worden er nog meer huizen gebouwd die in de ochtend /avond spits allemaal over 1 weg moeten. Bij een ontsluiting weg zou de drukte minder kunnen worden.
45	2-6-2024	Positief	Wij wonen zelf in buurt 7 en hier is het standaard file rijden vanaf Passewaaij naar de snelweg rond spitstijd. En helaas, aangezien wij moeten werken, kunnen wij ook niet anders besluiten. Het zou zeker een groot voordeel zijn als de randweg helemaal doorgetrokken wordt vanaf Buurt 6 en 7 naar de nieuwe ontsluitingsweg die zoals het er nu uitziet optie 5 zal zijn. Dat is voor onze buurten (en zeker met in de toekomst de nieuwe buurten die er nog bij komen) een hele grote winst. Want nu zitten deze buurten echt afgesloten als er echt iets gebeurt. We kunnen zelfs niet ergens anders binnendoor.
46	2-6-2024	Positief	Ik stem voor alternatief 5. Er moet een nieuwe ontsluitingsweg komen, verbreding provinciale weg is absoluut geen acceptabel alternatief.
47	2-6-2024	Positief	Ik stem voor Alternatief 5. Wat mij betreft mag het ook wel een beetje sneller. De ontsluiting zou 20 Jr geleden al komen!
48	3-6-2024	Positief	Hierbij wil ik u laten weten dat ik het collegevoorstel m.b.t. de westelijke ontsluiting van de wijk Passewaaij van harte ondersteun. Ik ben blij dat gekozen is voor de variant, waarbij zo ver mogelijk van de kernen Wadenoyen en Ophemert wordt gebleven en er zo weinig mogelijk huizen hoeven te worden gesloopt.

			<p>De voorkeur van deze kernen voor een verbreding van de provinciale weg richting A15 zie ik niet als oplossing voor de ontsluiting van Passewaaij. Immers de Schaarsdijkweg blijft dan heel zwaar belast en er zullen files blijven ontstaan in de richting van de Berenkuil-rotonde.</p> <p>Een goede ontsluiting van Passewaaij in westelijke richting zorgt ook voor minder druk op de provinciale weg richting A15.</p> <p>Ik verzoek u het collegevoorstel over te nemen en zo spoedig mogelijk te starten met de aanleg van de nieuwe weg in westelijke richting.</p>
49	3-6-2024	Positief	Fijn dat we onze visie mogen geven! Ik ben het helemaal eens met de keuze. Ik denk dat het gekozen tracé nr 5 het beste alternatief is. De verbreding van de provinciale weg zou leiden tot een ellendige flessenhals bij de oprit naar de snelweg. Het tracé tussen de dorpen zal het minste overlast geven. Wij komen er vrij dichtbij te wonen, maar dat vind ik niet bezwaarlijk.
50	4-6-2024	Positief	Bij deze geven wij, familie W. uit Passewaaij, er de voorkeur aan dat de ontsluitingsweg gerealiseerd zal worden en dan bij voorkeur alternatief 5. Realisatie voordat gebouwd wordt zuid/westkant Passewaaij. Doortrekken van rondweg meenemen maakt nog meer mensen gelukkig.
51	4-6-2024	Positief	Ik steun de keuze voor alternatief tracé 5.
52	5-6-2024	Positief	Met de keuze voor traject 5 krijgt Passewaaij eindelijk een goede extra ontsluitingsweg
53	6-6-2024	Positief	Voor ons als bewoners van Passewaaij is optie 5 ook de beste keuze!
54	6-6-2024	Positief	Mijn keuze is alternatief 5
55	6-6-2024	Positief	Stem voor alternatief 5 tracé langs Ophemertsestraat
56	6-6-2024	Positief	Ben van mening dat dit (plan 5) een goede oplossing is, want nu si het echt onveilig in Passewaaij. En vind ik deze oplossing van levensbelang. Ben dan ook voor dat dit snel gerealiseerd kan worden
57	10-6-2024	Positief	Ik vind het heel belangrijk dat de 3e ontsluitingsweg er komt. Alternatief 5. Want ik vind het een eng idee als er iets ergs gebeurt dat we dan als ratten in de val zitten.
58	10-6-2024	Bevindingen	Blijft tracé vier, daar gaat mijn voorkeur naar uit omdat het ver genoeg van de twee genoemde natuurgebieden blijft. Ik schrijf dit niet in de hoop dat mijn mening ook maar enigszins mee zou tellen maar om te laten horen dat er ook inwoners zijn die de schaarse stukjes groen aan de westkant van Tiel graag willen behouden.
59	11-6-2024	Bevindingen	<p>Wij zijn van mening dat de ontsluitingsweg alternatief 5 geen goede keuze is, er is nu in de spits al heel veel overlast van sluipverkeer met alle gevolgen van dien. Wij stellen voor om de ontsluiting zoveel mogelijk via de bestaande provinciale weg richting A15 te laten verlopen, zodat de omliggende dorpen zo min mogelijk belast worden met sluipverkeer richting A15 en A2.</p> <p>Er is veel verkeer wat erg hard rijdt tijdens de spits en dat gaat dan nog meer toenemen. We hebben hier een aantal prachtige oude dorpen die daardoor gedupeerd gaan worden. Denk aan de verkeersveiligheid voor de bewoners, fietsers en wandelaars die graag gebruik maken van dit gebied.</p> <p>Er is veel verkeer wat erg hard rijdt tijdens de spits en dat gaat dan nog meer toenemen. We hebben hier een aantal prachtige oude dorpen die daardoor gedupeerd gaan worden. De rust voor de vele vogels en dieren die in dit gebied leven. Er is al zo weinig natuur wat overblijft in de Betuwe en zeker deze prachtige dorpen moeten worden ontzien en hebben een cultuur historische waarde, wat door dit plan verwoest gaat worden door drukke wegen met heel veel sluipverkeer.</p> <p>Het leefgenot van alle bewoners, wij spreken uit ervaring zijn net verhuisd van een drukke sluiproute aan de prijsseweg in Culemborg, de A2 was er niks bij verschrikkelijk het was niet meer te doen, van tijd tot tijd kon je je eigen erf niet op of af. Automobilisten laten zich echt niet sturen en zoeken een route binnendoor zodat ze niet in de file staan op de A15. Wij hebben voor deze prachtige plek aan de zandstraat in Opijnen gekozen vanwege de rust van het platteland wat bewaard moet blijven.</p>

			Wij stellen voor om de ontsluiting zoveel mogelijk via de bestaande provinciale weg richting A15 te laten verlopen, zodat de omliggende dorpen zo min mogelijk belast worden met sluipverkeer richting A15 en A2.
60	11-6-2024	Positief	Onze voorkeur gaat uit naar alternatief 5
61	11-6-2024	Positief	Mijn voorkeur gaat uit naar optie 5
62	11-6-2024	Positief	Voorgestelde ontsluitingsweg is een prima alternatief
63	12-6-2024	Bevindingen	<p>Variante 5 gaat dwars door een stiltegebied. We hebben toch al zo weinig stilte meer in deze provincie en in Nederland.</p> <p>We moeten dan ook niet verbaasd zijn dat steeds meer mensen een kort lontje hebben, veel te veel prikkels, stiltegebieden zijn hard nodig.</p> <p>Daarnaast gaat deze variant dwars door natuur en wild gebied heen, het wordt helemaal kapot gemaakt en het wild moet maar weer een goed heenkomen vinden.</p> <p>Natuur en stilte zijn essentieel voor de gezondheid van mensen.</p> <p>Ook werkt deze variant sluipverkeer en verkeersonveiligheid in de hand. Het is nu eenmaal een gegeven dat kinderen uit de dorpen voor hun scholing naar een grotere plaats</p> <p>Ik ben geschokt dat u veel geld hebt uitgegeven om te onderzoeken wat de beste variant is om de Ontsluitingsweg aan te leggen en daar vervolgens dwars tegen in te gaan.</p> <p>Gezondheid van mensen, natuur, dieren en veiligheid heeft weer eens geen enkele rol gespeeld, geld en macht daar draait het om.</p>
64	12-6-2024	Bevindingen	<p>Varianten 2,3,4,5 gaan dwars door een stilte gebied, wat de provincie niet zomaar zal wijzigen.</p> <p>Vervolgens een flinke aantasting van het buitengebied, wat al zo schaars wordt in deze regio, zeker als we kijken naar de huidige stand van ons klimaat en bio-diversiteit.</p> <p>Ook de mogelijkheid van een flinke toename van sluipverkeer op de Bommelweg vind ik zeer onwenselijk en verkeerstechnisch (veiligheid) zeer onwenselijk.</p> <p>Als bewoner van dit gebied, en als buurtbuschauffeur Tiel/Zaltbommel en kaart verkoper op pontje Varik/Heerewaarden vind ik dit voornemen de zoveelste aanslag op het leefgenot van mijn woongebied.</p> <p>Kies voor variant 1b, die kwam uit rapportage van Movares als best denkbare naar voren</p>
65	12-6-2024	Positief	Alternatief 5 is goed, zal doorstroming/bereikbaarheid bevorderen voor nu en in de toekomst
66	13-6-2024	Positief	Nr 5 is de beste route voor de dorpen en Passewaaij zelf.
67	13-6-2024	Positief	Eens met beslissing alternatief 5
68	13-6-2024	Bevindingen	<p>Angst voor meer sluipverkeer over Bommelweg, die intensief wordt gebruikt door scholieren. Dit levert levensgevaarlijke gevolgen. Ook paardrijden gebeurt op Bommelweg door kinderen.</p> <p>Wij zijn bang voor levensgevaarlijke gevolgen. De Bommelweg wordt intensief gebruikt door scholieren van zowel IKC de Stek (basisschool Est) en de Lingeborgh (Geldermalsen) die vanuit Tiel en omliggende dorpen naar school fietsen.</p> <p>Ook is er aan het begin van de Bommelweg in Est de Bergakkerruiters te vinden. Een kleinschalige paard rijvereniging die dagelijks gebruikt wordt door kinderen om hun hobby uit te voeren.</p> <p>Alternatief voorstel: een gecombineerde in- uitvoegstrook van de oprit Est (A15). Zo kan het verkeer makkelijker doorstromen en is er minder kans op file. Ook kan naar mijn mening een ongelijkvloerse kruising of alleen bestemmingsverkeer voor de Bommelweg de oplossing zijn.</p>

69	14-6-2024	Positief	Ondanks dat ik zelf dichtbij het plan 5 voor de ontsluitingsweg Passewaaij woon vind ik dit wel één van de beste opties. Op deze manier raakt het nauwelijks aanwonenden en betrek je bijvoorbeeld Ophemert ook nog eens met een betere bereikbaarheid. Tevens wil ik jullie er graag op wijzen dat de optie van verbreding van de N834 wat mij betreft geen enkele oplossing biedt voor een betere ontsluiting.
70	16-6-2024	Bevindingen	Mijn voorkeur gaat uit naar alternatief 2 of 3.
71	16-6-2024	Positief	Alternatief 5 is toekomstgericht en levert betere ontsluiting naar de A15.
72	16-6-2024	Positief	Blij te vernemen dat na 30 jaar woonwijk Passewaay eindelijk een beetje schot in de besluitvorming komt voor aanleg westontsluiting. Doortrekken van de rondweg staat gelukkig ook weer op de agenda.
73	16-6-2024	Positief	Hiermee wil ik graag instemmen met ontsluitingsweg Passewaay westelijk optie 5. Het is heel belangrijk dat deze ontsluitingsweg er komt .als er een calamiteit voor doet zitten we als bewoners als ratten in de val.
74	16-6-2024	Bevindingen	Wij zijn van mening dat alternatief 5 niet de juiste keuze is als westelijke ontsluiting van de woonwijk Passewaaij. Wij hebben hiervoor 2 belangrijke argumenten 1e argument betreft de doorkruising van een stiltegebied met bijbehorende verstoring van Flora & Fauna. wij stellen voor te gaan kiezen voor een andere route met minder inbreuk op de natuur en op het stiltegebied. Wij begrijpen dat iedere vorm van ontsluiting zal leiden tot problemen en onteigening , maar dit alternatief is degene met de grootste impact op natuur en landschap. Nagenoeg het gehele tracé gaat door agrarisch gebied wat als buffer dient vanuit het agrarisch gebied richting de stad Tiel. 2e argument is de doorkruising van de Bommelweg en het grote risico op sluipverkeer van en naar de afslag Est Geldermalsen. De Bommelweg binnen de gemeente Tiel is verbeterd en voor verkeer erg goed bereikbaar en rijdbaar gemaakt , het deel waar deze straat op aan sluit in dorp Est en Meteren is niet voorbereid op grote verkeersdrukte wat dus regelmatig leid tot gevaarlijke situaties en zelfs ongelukken
75	18-6-2024	Positief	Heel belangrijk dat westontsluiting plan 5 er zo snel mogelijk komt. Bij calamiteiten en afsluiting zitten bewoners Passewaay als ratten in de val.
76	23-6-2024	Bevindingen	Veel verkeersoverlast tijdens de spits op Bommelweg bij alternatief 5. Bezwaar tegen besluit. Twee tegemoetkomende vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren, er wordt hard gereden, ook de veiligheid van de kinderen die naar school fietsen / of elders naar toe fietsen, ruitertjes met paarden komen hier regelmatig voorbij. Ook in de bocht ter hoogte van huisnummer 2 maar ook bij huisnummers 8/11 is er al met regelmaat een scooter/fietser geraakt. Ook alternatief aangedragen: beweegbare palen die tijdens spits Bommelweg afsluiten bij alternatief 5.
77	24-6-2024	Positief	Blij met ontsluiting 5, er gaat minder vrachtverkeer langs ons huis rijden
78	24-6-2024	Positief	Blij met ontsluiting 5, er gaat minder vrachtverkeer langs ons huis rijden
79	24-6-2024	Bevindingen	Mocht trace 5 wel worden gekozen, dan graag maatregelen nemen tegen geluidsoverlast etc. Wij willen geen gedwongen uitkoop van de woning en perceel. Een optie is dat de ontsluitingsweg dicht bij onze woning loopt door een stiltegebied. In een stiltegebied kan onmogelijke een ontsluitingsweg worden aangelegd. Hoe kan een gemeentebestuur een besluit van de Provincie van het stiltegebied tenietdoen? De aanleg van de rotonde en ontsluitingsweg komen over ons perceel of zeer dichtbij. Dit heeft grote impact op ons woongenot gezien de geluidsoverlast die dit teweeg gaat brengen. Daarnaast zal het optrekken en remmen van het verkeer richting en vertrekkend vanaf de rotonde geluidsoverlast aan ons en trilschade aan de woning teweegbrengen door o.a. zwaar vrachtverkeer en zwaar landbouwverkeer. Het doel van de ontsluitingsweg is dat het verkeer van en naar Passewaaij hier gebruik van gaat maken. Met de uitgesproken groei van bewoners aantallen van

			<p>Tiel zal de drukte op deze ontsluitingsweg toe gaan nemen in de toekomst. Voor ons betekent dit blootstelling aan een grote hoeveelheid uitlaatgassen, fijnstof, CO2 en stikstof etc.</p> <p>De aanleg van de rotonde voor ons huis zal lichtschade teweegbrengen in onze woning wat het woongenot niet ten goede komt. Daarnaast zal de aanleg tot waardevermindering van de woning leiden.</p> <p>Een goede en veilige op- en afrit naar ons perceel.</p> <p>De ervaring over de huidige handhaving van de snelheid op de Dreef maakt dat we voorzien dat de ontsluitingsweg een racebaan wordt met als gevolg toename van bovenstaande punten.</p> <p>Er ontstaat veel schade aan de biodiversiteit door het aanleggen van de weg en er verdwijnt een gebied met landelijke karakter waar de weg dwars doorheen gaat.</p> <p>Het besluit voor voorkeur Tracé 5 wordt genomen tegen het advies in van het rapport van Movares. Conclusie is dat Tracé 3 het beste scoort (hierin is de verdubbeling van de N834 niet meegenomen). Bij het genomen besluit is niet de ladder van Verdaas gevolgd terwijl deze wel in het MER-rapport wordt gevolgd. Het MER-rapport (dossier C3816.01.001) geeft als uitkomst dat als de bestaande N384 wordt verdubbeld de verkeersafwikkeling is gewaarborgd zelfs bij grote verkeersaantallen. Er moet dan verder nog de knooppunten aangepakt worden. Dit is goedkoper (33 miljoen tegen opwaarderen N834 20 miljoen) en duurzamer dan een heel nieuwe weg dwars door een landelijk stiltegebied neer te leggen.</p>
80	26-6-2024	Bevindingen	Met optie 5 ontstaat er een gevaarlijke situatie in de Zandstraat in Opijnen, omdat hier een basisschool zit. De Zandstraat wordt waarschijnlijk een sluiproute vanaf de A2
81	1-7-2024	Bevindingen	Voor gemeenschap Zennewijnen is het belangrijk dat de Bredestraat/Groenestraat richting dijk Wadenoijen doorgang blijft houden. Advies van een verhoogde overgang van de nieuwe ontsluiting (5) Passewaay-A15
82	1-7-2024	Bevindingen	Voorstel om westelijke ontsluitingsweg versneld te realiseren, zodat bouwverkeer voor nieuwe uitbreiding van Passewaaij niet door de huidige bebouwing hoeft
83	3-7-2024	Bevindingen	<p>Onze kinderen zijn jong, spelen graag buiten en zijn watervlug. Door trace5 te gaan gebruiken komt er hoe dan ook nóg meer sluipverkeer over de Bommelweg via Est, en dat is gevaarlijk voor onze kinderen. Ze kunnen hierdoor niet alleen onbeheerd op onze hof rondlopen, wat volgens mij toch wel een groot belang is om enigszins 'zelfstandigheid' te kunnen ontwikkelen. Meer sluipverkeer levert ook meer onveilige situaties op. We hopen de kinderen straks naar een school te kunnen laten gaan op de fiets. Als er steeds meer auto's en vrachtauto's hier langs komen wordt dit ook een groot probleem.</p> <p>Dit bovengenoemde sluipverkeer zorgt voor meer geluidsoverlast, omdat ze denken dat ze ipv hier wel 80 tot 100 km per uur mogen rijden helaas. Dit komt regelmatig voor.</p> <p>We wonen in een redelijk afgelegen straat, door nog meer sluipverkeer kunnen we straks ook minder lekker rustig buiten zitten. Ik nodig u uit om eens bij ons in de tuin te komen zitten als er een file staat op de a15. Het lijkt hier dan echt wel een a15 2.0. Hiernaast heb ik doordat ik dus vaak op de grote rotonde sta te wachten, gezien dat het overgrote deel van het verkeer wat van Passewaaij af komt, rechtdoor (richting het ziekenhuis) of rechtsaf (richting centrum) slaat op de rotonde, en dus helemaal niet op de a15 hoeft te zijn..</p>
84	3-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 veroorzaakt sluipverkeer, die met hoge snelheid zouden rijden wat onveilige situaties veroorzaakt.</p> <p>Niet tegen alternatief 5, maar dan wel graag een automatisch inzinkbare paal maken voor selectief doorlaten van (vracht)verkeer tijdens de spits.</p>
85	4-7-2024	Positief	Optie 5 is de beste keuze, de andere alternatieven creëren ongewenste situaties voor voetgangers en fietsers en de route via de Berenkuil is geen extra ontsluitingsroute voor Passewaaij

86	8-7-2024	Bevindingen	<p>Ten eerste wonen er in en om ons huis en bedrijfsgebouwen al diverse jaren vlemuizen. Zij zullen zeer verstoord worden door het vele verkeer. En wellicht weggejaagd. Ten tweede wonen er in dit gebied veel bijzondere en ook beschermde vogels zoals de patrijs en zwaluwen, roofvogels zoals de wespandief, buizerd, sperwers, kerkuil en andere uilen. In dit natuur- en stiltegebied is de biodiversiteit zeer mooi in balans en het zou zonde zijn als dat verwoest wordt.</p> <p>Dit gebied is benoemd tot stiltegebied en dat is niet voor niets!</p> <p>Uiteraard zien wij op tegen het drukke verkeer en dit komt zeker niet ten goede aan onze gezondheid en woongenot.</p> <p>Wij stellen voor om het trein verkeer te bevorderen. De bus sluzen openen, dus de oude bestaande wegen gebruiken, dan verdeel je ook het verkeer.</p>
87	8-7-2024	Bevindingen	<p>Verkeersgeluiden passen niet in het stiltegebied dat variant 5 doorkruist. Adviesbureau Movares geeft aan dat alternatief 5 minder effectief, minder natuurvriendelijk en duurder is.</p> <p>Veel vragen over rol en argumenten van de provincie. Meer uitleg gevraagd over bepaalde argumenten en veronderstellingen</p>
88	8-7-2024	Bevindingen	<p>1. Gemeente Tiel moet ladder van Verdaas volgen in besluitvorming. Dit is verankerd in de tracéwet. Gek dat Movares dit niet genoemd heeft en dat de gemeente Tiel dit niet heeft meegenomen in de besluitvorming. Volgens de ladder is variant 1A/B logischer.</p> <p>2. Variant 5 heeft grote breedte waardoor kosten hoog uit kunnen vallen. Daarnaast is het de duurste variant. Door extra verkeer is kans aanwezig dat deze variant ook duurder (1,5x) zal uitvallen.</p> <p>3. Variant 5 heeft meer impact op omgeving dan variant 3, wanneer bekeken via Google Earth.</p> <p>4. Variant 5 zal zorgen voor meer sluipverkeer naar omliggende dorpen. Deze variant van sluipverkeer en op de omliggende west-Betuwe dorpen is niet meegenomen in het onderzoek terwijl de verkeersveiligheid hierdoor afneemt en er evt. extra voorzieningen getroffen moeten worden.</p> <p>5. Het benoemen van de beoogde woningbouwcijfers is niet realistisch.</p> <p>6. Variant 5 heeft impact op natuur en stiltegebied. Is het mogelijk een nieuwe doorgaande verkeersweg volgens variant 5 in een stiltegebied aan te leggen en een wijziging van natuurbeleid?</p> <p>Conclusie en weer kenmerken is het voornemen te kiezen voor variant 5 welke een route is dwars door het stiltegebied is oftewel gemeentegrond van West Betuwe welke hier het zeggenschap over heeft en dat de andere beoogde varianten 1 t/m 3 namelijk grondgebieden van Tiel zijn welke niet door stilte-natuurgebieden zijn. Hoe kan men deze overweging nemen en een voorkeur uitspreken!</p> <p>Nogmaals terugkomend uit andere conclusie en het rapport van Movares wijs ook hier de variant 1-3 aan als meest gunstige m.b.t impact op stiltegebied.</p> <p>Conclusie; De gemeente Tiel en of Movares heeft de Steenuil en zijn leefgebied niet meegenomen met de Impact en de besluitvorming en dit zal in het voortraject en bij de aanvraag van vergunningen en of ontheffingen welke alleen kan worden versterkt als aan de genoemde 3 criteria is voldaan, de toetsing kan leiden tot vertragingen en of stilstand, tevens zal de variant 5 leiden tot een enorme impact en versterking van het leefgebied van de Steenuil en het is niet (voor) bekend of deze zal verdwijnen uit de omgeving en welke maatregelen hiervoor zullen worden getroffen.</p> <p>7. Er zijn beschermde diersoorten in de omgeving, mogelijk ook nog beschermde plantsoorten, wat leidt tot hogere kosten</p>
89	9-7-2024	Positief	<p>Eens met keuze alternatief 5.</p> <p>Alternatief 1/1b geen optie, want dit is geen 2e ontsluiting. Echter levert het wel een belangrijke verbetering op de huidige situatie wat betreft de locatie van de rotonde. Oproep om goed na te denken over fietsverkeer en snelfietsroutes</p>
90	9-7-2024	Bevindingen	<p>Eigenaar van fruitteeltbedrijf die geraakt wordt door alternatief 5. Alternatief 5 doorkruist het grootste perceel en sluit één perceel af van de overige percelen en de wateraanvoer. Zonder water is het perceel ongeschikt voor het telen van fruit.</p>
91	10-7-2024	Positief	<p>Mijn keuze is alternatief 5</p>
92	10-7-2024	Positief	<p>Alternatief 5 is een prima oplossing. Ontsluiting is dringend nodig.</p>

93	10-7-2024	Bevindingen	<p>1. Deze variant 5 gaat (nagenoeg) geheel ten koste van landbouw, natuur en landschap. Hij verstoort het cultuurhistorisch landschap met waardevolle flora en fauna en beïnvloedt de aantrekkelijkheid voor recreanten.</p> <p>De verwachte geluidsoverlast zal grote invloed hebben op de natuur, de flora en fauna maar zeker op het leefgenot en de leefbaarheid in de dorpen Ophemert, Est, Opijnen, Neerijnen en Waardenburg.</p> <p>Bij een file op de A15, zal het verkeer via de Bommelweg en daarna door het landelijke gebied rijden en niet naar de A15/A2 gaan. In de verkeersmodellen in de MER is dit effect van variant 5 niet onderzocht.</p> <p>Tevens is niet onderzocht wat er gebeurt met het leefgebied van de steenuil (een beschermende diersoort). Evenals andere diersoorten. Waarom heeft dit geen rol gespeeld in de afwegingen en dus in de keuze voor variant 5?</p> <p>Uitgangspunt bij het behoud van de natuur en de natuurwaarden in dit gebied is dat de natuurgebieden zo groot mogelijk zijn, aaneengesloten zijn, met elkaar verbonden zijn, en zo blijven. De dieren moeten kunnen 'reizen' in het gebied. Het is niet alleen voor bewoners maar ook voor rustzoekers belangrijk. Variant 5 zal deze gebieden doorsnijden. Deze weg conflicteert met beleidsplannen voor natuur en met Europese richtlijnen. De Europese wetgeving is toch bepalend en leidend. Als variant 5 hieraan getoetst wordt dan voldoet deze niet. Hoe kan Tiel voor deze variant kiezen? Waarom zijn deze overwegingen niet meegenomen in de besluitvorming?</p> <p>Het gebied zal een metamorfose ondergaan van een zeer landelijk omgeving naar een meer industriële en zal aantrekkelijk worden voor de vestiging van meer bedrijven in dit gebied. Tiel heeft zelfs aangegeven dat deze weg uitnodigt om nieuwe ontwikkelingen toe te laten zoals bijvoorbeeld extra woningen. Deze extra woningen en meer bedrijvigheid zorgen ook weer voor extra verkeer. Ook dit is niet afgewogen in de verkeersmodellen die aan deze variant ten grondslag liggen.</p> <p>Variant 5 is ook nog eens onwenselijk omdat die ligt binnen de contouren van het stiltegebied Hurwenen (aan de andere kant van de Waal). Er mag toch niet voorbij gegaan worden aan de provinciale beleidsplannen en regelgeving. In het besluit om te kiezen voor variant 5 ontbreekt enige onderbouwing hierover.</p> <p>2. Ladder van Verdaas is niet correct toegepast.</p> <p>3. De verkeersonderzoeken zijn niet volledig. De effecten op de in variant 5 nieuw aan te leggen rotonde op de Bommelweg mist, de toepassing van de 'Ladder van Verdaas' mist, sluipverkeer mist en extra verkeer door aantrekking mist.</p> <p>4. Ondanks vroege participatie, zijn bezwaren van vereniging toch niet serieus genomen.</p>
94	10-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 is de meest schadelijke keuze voor natuur en leefomgeving. We hebben zorgen over de toename van sluipverkeer over de Bommelweg en Bommelsestraat en Elseweg.</p> <p>Er wordt niet begrepen op basis waarvan de gemeente haar voorkeur uitspreekt. Alternatief 5 lijkt ook de minst duurzame variant.</p> <p>Voorstel om optie 1B te kiezen en in te zetten op openbaar vervoer.</p>
95	10-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 veroorzaakt veel geluidsoverlast. De beoogde groei van Tiel met 7,5% is niet meegenomen in het onderzoek. Met 2 auto's per huishouden zorgt voor veel meer autoverkeer.</p> <p>De bewoners van Ophemert zijn niet betrokken bij de plannen van Tiel, terwijl dat een verplichting is van de participatiewet.</p> <p>In het NRD is er geen onderzoek gedaan naar sluipverkeer. Zeker wanneer deze snelwegen file hebben, zal het sluipverkeer toenemen via de Kapelstraat naar het nieuwe tracé en in de rest van Ophemert, Varik, Est, Opijnen, Neerijnen en Waardenburg.</p> <p>Door het sluipverkeer zal het geluidsoverlast toenemen en dit zal mijn woongenot negatief beïnvloeden.</p> <p>Evenals de verkeersveiligheid zal verslechteren.</p> <p>Alternatief aangedragen idee: leg een brug aan over de Waal, op de Doctor JM den Uijllaan richting Waalbanddijk ter hoogte van de steenfabriek. De andere goede oplossing lijkt variant 1b, omdat die het minste kost.</p> <p>Het platteland gaat eraan. Toename van stikstof. Maar ook het stiltegebied moet opgeheven worden en dat is niet wenselijk. Het heeft impact op de flora en fauna en ons cultuur-historisch landschap.</p>

96	10-7-2024	Bevindingen	<p>Dit tracé gaat door een stiltegebied waar wij met de achterzijde van ons huis/tuin (Bommelweg 5) op uitkijken. Wij hebben bewust gekozen voor deze stilte en rust die toekomstig fors verstoord gaat worden.</p> <p>Naast geluid zijn ook flinke effecten op milieu en vooral fijnstof te verwachten. Daarbij willen benadrukken dat er juist in de nabijheid van de Ophemertsestraat en onze kikkerpoelen vele roofvogels, uilen, reeën leven.</p> <p>Gezien de bedrijvigheid (fruitbedrijven) in onze nabije omgeving maken wij ons ernstig zorgen over potentiële uitbreiding van deze bedrijven parallel aan de ontsluitings-/rondweg. Wij maken ons zorgen dat er toekomstig verdere bedrijvigheid komt in de buurt van de weg (bijv. tankstations, autobedrijven of andere lichte industrie) die de omgeving verder qua zicht en drukte negatief gaan beïnvloeden</p> <p>Door de voorkeurskeuze is de waarde van onze woning direct gedaald en lopen wij het grote risico dat bij tussentijds verkoop (bijv. bij ziekte of erger) wij een zware tegenslag zullen moeten verwerken. Als het al lukt te verkopen gezien de onzekere jaren die voor ons staan.</p>
97	10-7-2024	Bevindingen	<p>Wij hebben een fruitteelt bedrijf in Zennewijnen. Een perceel kadastraal bekend Tiel, sectie ### van ruim 2.2 ha groot dat een fundamenteel onderdeel vormt van ons bedrijf dreigt door tracé keuze variant 5 voor de Westelijke ontsluitingsweg schuin doorsneden te worden. Deze variant zet de toekomst van ons bedrijf dan ook op het spel.</p> <p>In zijn algemeenheid is het verdwijnen van agrarische percelen in het groene buitengebied en in het bijzonder fruitteeltpercelen een aantasting van de leefomgeving voor Tiel als fruitstad. Door het verdwijnen van het agrarische landelijke karakter wordt er afbreuk gedaan aan het authentieke Betuwse karakter van deze streek. Niet alleen voor ons als fruitteler en bewoners maar voor de gehele omgeving om te wandelen, fietsen en te recreëren en de beleving te kunnen behouden van dit mooie waardevolle groene agrarische gebied.</p> <p>Veronderstelling uit het MER dat men minder negatief is over alternatief 5 lijkt voorbarig. Het is van belang dat de gemeente niet alleen oog heeft voor de meerderheid maar ook stemmen vanuit het buitengebied gehoord worden.</p>
98	11-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Variant 5 heeft grote impact op leefgenot en flora en fauna in stiltegebied. Wat vindt de provincie Gelderland hiervan? En hoe zit het met Europese wet- en regelgeving? In het besluit van de gemeente Tiel worden deze aspecten niet genoemd. 2. Movares rekent met lagere woningaantallen dan de ambities van gemeente Tiel. 3. In besluit Tiel ontbreken de extra kosten voor aanpassen bestaande aansluiting N834. 4. We voorzien meer sluisverkeer op Bommelweg <p>Voorstel: alternatief 1</p>
99	11-7-2024	Positief	Voorkeur alternatief 5. Hoop dat dit er binnen een paar jaar is.
100	11-7-2024	Positief	Voorkeur alternatief 5. Hoop dat dit er binnen een paar jaar is.
101	11-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ik vind het onzorgvuldig dat u mij niet persoonlijk heeft geïnformeerd dat u van plan bent om een weg over/langs mijn eigendom aan te leggen. Ik woon zelf niet meer in Tiel en kijk niet met regelmaat op de site. 2. Onduidelijke tekening laat zien dat de weg over mijn eigendom gaat, ik maak hierbij kenbaar dat ik dat niet wil. 3. Ik heb zelf ontwikkelplannen met de beoogde grond. Ik verwacht dat u contact met mij opneemt om deze ontwikkelplannen te bespreken.
102	11-7-2024	Positief	Positief tegenover alternatief 5. Nader onderzoek is gevraagd naar water en klimaat voor alternatief 5.
103	12-7-2024	Positief	Positief over alternatief 5. Er moet wel goed gekeken worden naar verkeersveiligheid.
104	12-7-2024	Positief	Positief over variant 5. Zorgt er voor dat Groenestraat geen doorgaande weg meer zal zijn richting waaldijk. Spoorwegovergang verdwijnt hoogstwaarschijnlijk, waar ProRail blij mee zal zijn. Ook hogere verkeersveiligheid. Ook biedt dit mogelijkheden om een stuk groen te plaatsen in de Groenestraat, wat altijd positief is.

105	12-7-2024	Bevindingen	<p>Variante 2 t/m 4 hebben negatieve invloed op leefbaarheid en woongenot. Variante 5 baart zorgen qua geluidsoverlast (door zuidwestelijke wind) en sluipverkeer.</p> <p>Bij keuze voor variante 5 dan meekoppelkansen om geluidsoverlast te beperken door geluidschermen en bomen of subsidies om woningen beter te isoleren.</p> <p>Voorstel om variante 1/1b opnieuw te overwegen.</p>
106	12-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het besluit voor alternatief 5 is onverstandig en onvoldoende gemotiveerd. 2. Alternatief 5 heeft impact op natuur, flora en fauna en cultuur van de Betuwe. 3. Verhoogde verkeersstromen hebben met slechtere luchtkwaliteit negatieve gevolgen voor volksgezondheid. Leefomgeving kan verslechteren. 4. Alternatief 5 leidt niet tot significante verbetering van verkeersveiligheid maar zelfs tot verminderingen door sluipverkeer op Bommelweg. 5. De verschillende stukken wijzen uit dat Tiel toekan met twee afslagen op de A15.
107	12-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 heeft negatieve gevolgen voor natuur en stiltegebied</p> <p>Wegen en fundering van wegen in het gebied zijn niet berekend op de variant.</p> <p>Negatieve gevolgen voor bewoners</p> <p>Waarde van huizen zal zakken.</p> <p>Emotionele schade voor de bewoners moet niet onderschat worden.</p> <p>Voorstel: nogmaals naar variante 1b kijken. En de noodzaak van een nieuwe weg te heroverwegen</p>
108	12-7-2024	Positief	Wij zijn voor alternatief 5
109	12-7-2024	Positief	Ik kies voor alternatief 5
110	12-7-2024	Positief	Voorkeur voor alternatief 5
111	12-7-2024	Bevindingen	Ik stem voor alternatief 3, dichtbij de spoorlijn.
112	12-7-2024	Positief	Optie 5 lijkt mij de beste.
113	13-7-2024	Positief	Westelijke ontsluitingsweg. Ja.
114	13-7-2024	Positief	Ik stem voor tracé 5.
115	13-7-2024	Bevindingen	Mijn voorkeur gaat uit naar alternatief 4
116	13-7-2024	Bevindingen	<p>Wij betreuren de keuze voor alternatief 5:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aantasting van het landschap. 2. Toename ongewenst sluipverkeer. 3. Inschatting draagvlak minder negatief voor variante 5 is een inschatting, geen objectief onderzoek. 4. Variante 1b scoort beter op leefbaarheid, groenblauw milieu, duurzaamheid en ruimtegebruik. 5. Argument voor groei naar 50.000 is niet basis geweest voor m.e.r.-procedure en inspraak door belanghebbenden.
117	13-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ik snap niet waarom optie 1 zo snel opzij gezet wordt. 2. Variante 2-5 zorgt voor meer verkeer bij de op en afrit van Wadenojen. 3. Het zou fijn zijn dat de fietsers de nieuwe ontsluitingsweg veilig kunnen passeren. Recht-doorgaande fietstunnels aanleggen is mooie optie, willen jullie dit meenemen in traject? 4. Kan de Lingedijk niet afgesloten worden voor zwaar vrachtverkeer? En ook voor doorgaande auto's, dan heeft de nieuwe ontsluitingsweg nog een voordeel voor ons dorp.
118	13-7-2024	Bevindingen	<p>Variante 5 betekent een verdere opdeling van het open gebied in kleinere stukken.</p> <p>Leefgebieden van allerlei dieren worden doorsneden. Variante 5 is een risico voor de steenuilen.</p> <p>Variante 5 zorgt voor geluidsoverlast in een stiltegebied. Aanleg nieuwe weg brengt grotere belasting van het milieu dan het verbeteren van al bestaande wegen. Variante 1B kan het toenemende verkeer goed verwerken</p> <p>Kies dus voor alternatief 1B</p>
119	14-7-2024	Positief	Een 3e ontsluitingsweg en doortrekken van de rondweg is noodzakelijk voor veiligheid van bewoners Passewaaij.

120	14-7-2024	Bevindingen	<p>Verscheidene argumenten waarom alternatief 5 niet goed is. Voorstel is om variant 1B te kiezen.</p> <p>Verkeerskundige argumenten : fietsveiligheid, Alsnog investering in variant 1 nodig door verkeer daar, sluijverkeer, Alsnog investering in alternatief 1 nodig, want verkeersaanbod te laag op alternatief 5. Is er objectief naar ladder van Verdaas gekeken?</p> <p>Uitgangspunten zijn losgelaten en daarmee is het rapport Movares ongeldig, Natuur en stiltegebied worden doorkruist, zitten veel beschermde soorten planschade/leefgenot</p> <p>Veronderstelling uit het MER dat men minder negatief is over alternatief 5 lijkt voorbarig. Het is van belang dat de gemeente niet alleen oog heeft voor de meerderheid maar ook stemmen vanuit het buitengebied gehoord worden.</p> <p>Geluidsoverlast</p>
121	14-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 is de minst verdedigbare keuze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nut en noodzaak van extra ontsluiting van Tiel West is niet aanwezig. <p>Alternatief 5 is de minst verdedigbare keuze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Objectieve beoordeling van effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. <p>Alternatief 5 is de minst verdedigbare keuze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Verscheidene punten tegen argumentatie gemeente Tiel voor keuze alternatief 5. <p>Alternatief 5 is de minst verdedigbare keuze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Basisprincipes van participaties zijn in het traject geschonden. 5. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking tussen Gemeente West-Betuwe en Tiel <p>Aanvullend op zienswijze nog enkele punten: schade voor diersoorten, leefgenot, planschade, geluidsoverlast</p>
122	14-7-2024	Positief	3e ontsluitingsweg voor Passewaay is nodig, grootste argument is veiligheid.
123	14-7-2024	Positief	Graag doortrekken rondweg en 3 ontsluitingweg
124	14-7-2024	Positief	Trace 5 is alles overwegend, mijn inziens, de beste optie om centraal en gespiegeld aan de andere bestaande ontsluiting een oplossing te geven aan bewoners van Passewaay.
125	14-7-2024	Positief	Extra ontsluitingsweg en rondweg is echt nodig in Passewaaij.
126	14-7-2024	Positief	<p>Alternatief 5 is het meest voor de hand liggend. Ik wil wel graag aandacht voor de ontsluiting van de Bredestraat in Zennewijnen. In het ontwerp staat dat de Groenestraat vanuit het zuiden wordt aangesloten op de nieuwe weg. Ik neem aan dat hier juist de Bredestraat bedoeld wordt.</p> <p>Graag 60 km weg ivm landbouwverkeer en de rondweg in Passewaay dient daadwerkelijk rond te lopen om sluijverkeer tegen te gaan.</p>
127	14-7-2024	Positief	Voorstel 5 moet er komen t.b.v. de toekomst van Tiel Passewaaij
128	14-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 laat het stiltegebied vervallen en in strijd met europese regels natuur aantasting woongenot</p> <p>Ontwerp ligt dicht bij de grens van West Betuwe, waardoor er een risico is dat het over de gemeentegrens gaat.</p> <p>Ik maak me zorgen om de verkeersveiligheid en vind dat hier onvoldoende over nagedacht is.</p> <p>Voorstel: kijk naar variant 1B</p>
129	14-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 loopt door stiltegebied en verricht schade aan flora en fauna. Movares heeft aangegeven dat het verkeersaanbod te laag is voor een nieuwe rondweg. Benodigde investeringen in variant 1 zorgen voor hogere kosten. Ik ben van mening dat er sluijverkeer zal komen.</p> <p>Voorstel om voor variant 1B te gaan.</p>
130	14-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluijverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein</p> <p>Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p>

			<p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude bussluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p> <p>Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie</p>
131	14-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
132	14-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
133	14-7-2024	Bevindingen	<p>Bezwaar tegen alternatief 5.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tracé 5 loopt door stiltegebied. 2. Ladder van Verdaas: er mag geen nieuwe infrastructuur worden aangelegd als huidige infrastructuur verbeterd kan worden. 3. Uitgaan van onrealistische groei naar 60.000 inwoners.
134	15-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
135	15-7-2024	Positief	Alternatief 5 lijkt een passende oplossing.
136	15-7-2024	Bevindingen	<p>Arrogante houding van gemeente Tiel dat ze geen rekening houden met schade voor inwoners van Ophemert. Niet goed geïnformeerd</p> <p>In het onderzoek van Movares wordt alleen naar personen- en vrachtverkeer gekeken, maar er is geen specifiek plan voor bevordering van openbaar vervoer en fietsen.</p> <p>Oplossing past niet op Ladder van Verdaas. + meer argumenten nut en noodzaak</p> <p>En ook de argumenten van o.a. zienswijzenummer 132</p>
137	15-7-2024	Bevindingen	<p>Van belang dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zennewijnen via de Bredestraat een verbinding houdt met Wadenoijen, voor alle verkeersdeelnemers. Bij de getekende aansluiting in Alternatief 5 van het rapport "Westelijke ontsluiting Tiel" met Kenmerk: A30-SBR-HS-RAP22008768, hechten wij er grote waarde aan dat de aansluiting Bredestraat-Groenestraat blijft gehandhaafd! 2. De Bredestraat-Groenestraat dient ook als uitvalsbasis voor de bewoners van Passewaaij. De nieuwe ontsluitingsweg dient geen recreatieve belemmeringen op te werpen zoals het onbereikbaar maken van het Vuadabos vanuit de Bredestraat, maar juist om deze te versterken.

			<p>3. Er moet duidelijkheid komen hoe fietsers en wandelaars op een veilige manier het buitengebied Zennewijnen kunnen bereiken vanuit Lingedijk (Wadenoijen), Vuadabos en de wijk Passewaaij ten noorden van het Vuadabos. (Het rondje Zennewijnen-Passewaaij is zeer populair bij m.n. wandelaars en sporters!).</p> <p>4. Dat betrokken grondeigenaren ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>5. Het wordt toegejuicht dat er een goede en veilige verbinding wordt gemaakt naar de A15.</p>
138	15-7-2024	Bevindingen	<p>1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd.</p> <p>2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden.</p> <p>3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden.</p> <p>4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking</p>
139	15-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 is ongewenst, argumenten op:</p> <p>1. Nut en noodzaak aanleggen nieuwe infrastructuur ontbreekt.</p> <p>2. Verscheidene overwegingen om alternatief 5 tot voorkeursalternatief te benoemen.</p> <p>3. Er is uitgegaan van verouderde gegevens.</p> <p>4. Er wordt uitgegaan van onrealistische groei.</p> <p>5. Alternatieven 2 en 3 scoren overall beter dan alternatieven 4 en 5.</p> <p>6. Alternatief 5 scoort negatiever op milieu effecten</p> <p>7. Onduidelijk hoe mindere weerstand tegen alternatief 5 is gewogen.</p> <p>8. Mitigerende maatregelen voor alternatief 5 zijn niet duidelijk.</p> <p>Alternatief 5 is ongewenst, argumenten op:</p> <p>9. Verwachting is dat waarde woning gaat dalen. Is er mogelijkheid dat er een onteigeningsprocedure wordt gestart?</p> <p>Verzoek: wijs een alternatief aan dat overall goed scoort.</p>
140	15-7-2024	Bevindingen	<p>Second opinion:</p> <p>1. Kernprobleem = beperkte doorstroming van A15 tijdens spits en dit kernprobleem valt buiten scope van haalbaarheidsonderzoek en plan-MER.</p> <p>2. Alternatief 5 is niet getoetst aan criterium van een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief.</p> <p>4. Alternatief 5 is niet gebaseerd op integrale analyse en beoordeling.</p> <p>Second opinion:</p> <p>3. Investingskosten alternatief 5 worden onderschat.</p> <p>Belangenafweging:</p> <p>1. Voorlopig besluit houdt onvoldoende rekening met hun belangen en de aanzienlijke gevolgen daarvan.</p> <p>Voorstel: kies voor variant 2 of 1.</p>
141	15-7-2024	Bevindingen	<p>1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd.</p> <p>2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden.</p> <p>3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden.</p> <p>4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.</p>
142	15-7-2024	Bevindingen	<p>Inhoudelijk:</p> <p>Alternatief 5 zorgt voor verkeerslawaaï en verstoring van stiltegebied. Leidt tot sluipverkeer en verminderde verkeersveiligheid. Zorgt voor aantasting van natuurwaarden</p> <p>Proceduureel:</p> <p>Gebrekkige participatie.</p> <p>Onvoldoende zorgvuldig tot stand gekomen.</p> <p>Onduidelijke afweging</p> <p>Te vroeg voorgesorteerd</p>
143	15-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 heeft impact op stiltegebied.</p> <p>Verkeersimpact op omliggende wegen.</p> <p>Impact op boeren en fruitbedrijven in omgeving.</p> <p>Investering bevordert geen verbetering van huidige verkeerssituatie.</p>

144	15-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluiptverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein</p> <p>Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude busluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p> <p>Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie</p>
145	15-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluiptverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein</p> <p>Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude busluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p>

			Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie
146	15-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking. 5. Persoonlijke negatieve impact
147	15-7-2024	Bevindingen	<p>Problemen bij alternatief 5.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ontsluiting heeft impact op stiltegebied. <p>Problemen bij alternatief 5.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Verkeersimpact door toename sluipverkeer. 3. Impact op boeren en fruitbedrijven in omgeving <p>Problemen bij alternatief 5.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Vrees voor nog meer uitbouw binnen het groen van de gemeente
148	15-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluipverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachtte steun optie 5 erg klein</p> <p>Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude bussluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p> <p>Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie</p>
149	15-7-2024	Bevindingen	<p>Bezwaren alternatief 5:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Doorkruist stiltegebied 2. Levert geluidsoverlast 3. Verandering van landschap en plattelandleven 4. Aanzuigende werking voor sluipverkeer 5. Uitgangspunten onderzoek Movares zijn losgelaten. Onvolledig rapport daardoor. 6. Gebied verandert van landelijk naar stedelijk/industriëel en zal daardoor meer verkeer aantrekken.
150	15-7-2024	Positief	<p>Alternatief 5 is niet mijn eerste keuze, maar er moet wel iets gebeuren en wel nu. Passewaaij heeft een ontsluitingsweg nodig.</p>
151	15-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 veroorzaakt groot geluidsoverlast.</p> <p>NRD ontbreekt onderzoek naar sluipverkeer.</p> <p>Vreemd dat Ophemert niet is meegenomen in het onderzoek. Alternatief 5 gaat door stiltegebied heen.</p> <p>Kies voor 1B.</p>

152	15-7-2024	Bevindingen	Tegen alternatief 5: 1. Drastische verandering landschap. 2. Sluipverkeer neemt toe 1B is veruit de beste variant.
153	16-7-2024	Bevindingen	Alleen gekeken naar belangen van inwoners gemeente Tiel. Onderzoek doen voor het gebied dat buiten gemeente Tiel valt Gaat door stiltegebied. + Verscheidene vragen over , toename sluipverkeer, onderzoeken, geluid, etc. + Verscheidene voorstellen voor alternatieven Onduidelijk waarom alt5 oortuun is, (ladder van Verdaas)
154	16-7-2024	Bevindingen	Onvoldoende beargumenteerd waarom alternatief 5 de beste keuze is. Niet voldaan aan Ladder van Verdaas Voorstel om alternatief 5 volledig terug te trekken, of opnieuw starten met juiste proces. Onvoldoende participatie Ophemert
155	16-7-2024	Positief	Aandacht en borging voor het budget dat voor de post Kunst staat. Idee: als de weg gerealiseerd is, zou een kunstvorm in het verlengde van de Vlindertuin in Tiel op haar plaats zijn.
156	16-7-2024	Positief	Positief tegenover voorkeursalternatief, maar uitvoering kan anders. Voorstel om tracé dichter tegen Ophemerstestraat te projecteren en meer in westelijke richting op te schuiven. Zo kunnen de bedrijven goede bedrijfsvoering houden.
157	16-7-2024	Bevindingen	1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking. 5. Persoonlijke negatieve impact
158	16-7-2024	Bevindingen	Alternatief 5 is nu diagonaal over het perceel van de Betuwe Kers getekend, waardoor het onevenredig veel afbreuk doet aan courantheid van de percelen. Voorkeur om de ontsluitingsweg naar de westelijke zijde van het perceel te brengen. Verzoek om rekening te houden met voorgestelde alternatief
159	16-7-2024	Bevindingen	Tegen alternatief 5: 1. Drastische verandering landschap. 2. Sluipverkeer neemt toe 1B is veruit de beste variant.
160	16-7-2024	Bevindingen	Argumentatie voor besluit is summier en eenzijdig gericht Twijfel of er objectief naar Ladder van Verdaas is gekeken. Verschillende punten zienswijze op: 1. Verkeer 2. Sluipverkeer 3. landschap en natuur 4. stiltegebied 5. wonen uitbreiding Tiel in NRD 6. Verlengen afritten Inzet zou moeten liggen op bredere gebiedsontwikkeling en samenwerking.
161	16-7-2024	Bevindingen	Ten eerste complimenten voor inzet van alle betrokken partijen. Persoonlijke visie is dat de regio in 2040 nog steeds zo mooi is als nu. Proces was frustrerend voor personen buiten de gemeente. Gemeente moet duidelijker communiceren om vertrouwen terug te winnen. Hoe politiek gekleurd is het onderzoek van Movares? Nut en noodzaak. Meer asfalt trekt meer verkeer aan, is geen oplossing 1. Welzijn, veiligheid en gezondheid. 2. Negatieve effecten westelijke ontsluiting
162	16-7-2024	Bevindingen	Alternatief 5 zorgt voor: 1. Ingreep in het landschap 2. Gaat door stiltegebied 3. Onjuiste toepassing Ladder van Verdaas 4. Bewonersparticipatie heeft niet plaatsgevonden bij bewoners van Ophemert Verzoek: kies alternatief 1/1b.

163	16-07-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluipverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreeknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude bussluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p> <p>Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie</p>
164	16-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluipverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen.</p> <p>Diverse argumenten onder vuur uit de bespreeknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied</p> <p>Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect</p> <p>Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet</p> <p>Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert)</p> <p>Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt</p> <p>Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars</p> <p>Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze).</p> <p>Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij</p> <p>Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast</p> <p>Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college</p> <p>Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude bussluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p> <p>Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken</p> <p>Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen</p>

			Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie
165	16-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
166	16-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
167	16-7-2024	Positief	Voorkeur voor alternatief 5, nodig voor evacuatie bij calamiteiten
168	16-7-2024	Bevindingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Onderbouwing nut en noodzaak niet voldoende onderbouwd. 2. Objectieve beoordeling effecten verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. 3. Basisprincipes van participatie zijn geschonden. 4. Ontbreken van interbestuurlijke samenwerking.
169	16-7-2024	Positief	Voor alternatief 5, ook al woon ik er heel dicht bij. Ik deel de mening dat er minder weerstand is voor alternatief 5. Het is de minst slechte keuze, maar wel een noodzakelijke
170	16-7-2024	Bevindingen	<p>Alternatief 5 komt langs en achter ons huis, wat leefgenot nog verder onder druk zet.</p> <p>Alternatief 5 gaat door stiltegebied.</p> <p>Gemeente kijkt niet naar ladder van Verdaas in haar stukken.</p> <p>Alternatief 5 laat sluipverkeer toenemen.</p> <p>Meekoppelkansen: meedenken over handhaving voetbalvelden of alternatief 5 niet door laten gaan. Geen vertrouwen in gemeente Tiel</p>
171	16-7-2024	Bevindingen	<p>De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluipverkeer ook worden beperkt.</p> <p>Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachte steun optie 5 erg klein</p> <p>Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk.</p> <p>Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft</p> <p>In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen. Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze).</p> <p>Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen.</p> <p>Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert) Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze). Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij Dorpse karakter Wadenhoijen wordt aangetast Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude busluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan</p>

			Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie
172	16-7-2024	Bevindingen	Ik maak me zorgen over de natuur, omdat het door een stiltegebied gaat. Drukte bij Vaduapad Sluipverkeer zal toenemen. Ook hoeveelheid verkeer neemt toe Alle varianten zijn geen oplossing voor het grote probleem: de als maar drukker wordende wegen. Argument weg nodig bij calamiteiten is niet gegrond
173	16-7-2024	Bevindingen	Alternatief 5 is niet de beste oplossing. Gaat door een natuurgebied. We moeten het groen beschermen.
174	16-7-2024	Bevindingen	Alternatief 5 is niet de beste oplossing. Gaat door een natuurgebied. We moeten het groen beschermen.
175	16-7-2024	Bevindingen	Alternatief 5 is niet de beste oplossing. Gaat door een natuurgebied. We moeten het groen beschermen.
176	16-7-2024	Positief	Alternatief 5 goed, maar er zijn aanvullende maatregelen nodig op Lingedijk en Lingeweg voor de verkeersveiligheid en geluidsoverlast
177	17-7-2024	Positief	Ik stel het zeer op prijs dat de westelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd
178	17-7-2024	Bevindingen	De westelijke uitvalsweg is niet nodig. In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. Met andere oplossingen kan sluipverkeer ook worden beperkt. Provincie ziet opties 1 & 1B als niet noodzakelijk, verwachtte steun optie 5 erg klein Alternatief 5 is financieel onverantwoordelijk. Ontwikkeling voor wijken 9-10-11 worden niet bekeken vanuit cijfers PBL/CBS, deze voorspellen kleinere groei dan wat college aangeeft In de huidige procedure moeten de voor- en nadelen beter beoordeeld worden. De keuze voor alternatief 5 is niet logisch en niet uit te leggen. Diverse argumenten onder vuur uit de bespreknota College (par 4 van zienswijze). Impact op bewoners Passewaaij en bewoners in buitengebied Inwoners wijk 8 al geïsoleerd, optie 5 versterkt dit effect Impact van tracé 5 op stiltegebied; niet mogelijk om maatregelen te nemen. Risico van langdurige procedures; omwonenden, gemeente West-Betuwe, Stiltegebied, Stikstof, Natuurherstelwet Niet alle belanghebbenden/betrokkenen meegenomen in participatieonderzoek (bv bewoners Ophemert) Ontwikkeling wijken 9-10-11, rondweg en uitvalsweg moet integraal worden aangepakt Onzekerheid over ruimtetekort woningbouw voor projectontwikkelaars Beoordeling op verkeersveiligheid niet consistent (zie 5.1 zienswijze). Realisatie optie 5 zorgt voor stankoverlast bewoners Passewaaij Dorpse karakter Wadenoijen wordt aangetast Optie 1 & 1B veel beter voor behoud landschap, niet meegenomen door college Fiets-overgang naast station Passewaaij en oude bussluis moet bedienbare barrières krijgen, zodat bewoners Passewaaij niet vastzitten bij calamiteit op Doctor J.M. den Uyllaan Optie 5 zorgt voor geluidsoverlast omliggende wijken Plangebied ligt binnen 2 km van Natura2000, heeft nadelige gevolgen voor vergunningen Optie 5 zet financiële positie gemeente onder druk, per bewoner € 1.100,- nodig voor realisatie
179	17-7-2024	Positief	Ik zeg JA voor de ontsluitingsweg
180	17-7-2024	Positief	Ik kies voor alternatief 5, ontsluitingsweg is echt nodig voor evacuatie.
181	17-7-2024	Positief	Ik stem voor variant 5, ik snap dat mensen er niet blij mee zijn maar bij elke variant worden mensen boos.
182	17-7-2024	Positief	Keuze voor alternatief 5 is begrijpelijk, goed onderbouwd en logisch.
183	19-07-2024	Bevindingen	Tegen alternatief 5. Movares geeft aan dat alternatief 5 niet het doel treft. Komt strak langs natuurgebied.

			Voetbalvereniging dient verplaatst te worden. Ophemert niet goed betrokken, slechte communicatie.
184	20-07-2024	Bevindingen	Zet vooruitlopend op de aanleg en keuze van een nieuwe weg gewoon de overgangen bij het station en bij de Boezem open. Kijk dan waar de knelpunten ontstaan welke behoefte ontstaat er en neem deze ervaring mee in de uiteindelijke oplossing voordat er juridisch getouwtrek ontstaat en onnodige kosten worden gemaakt. Zijn de knelpunten op enig moment te groot, dan sluit je de doorgang weer. Maar dan heb je wel al ervaring.
185	20-07-2024	Positief	Wij willen een extra ontsluitingsweg en rondweg voor Passewaaij.
186	23-07-2024	Positief	Ik wil kenbaar maken dat ik het voorkeurstrack, alternatief 5, helemaal onderschrijf. Hiermee wordt ook de dorpskern van Wadenoijen ontzien. En is er hopelijk eindelijk een goed plan om ook de lingedijk alleen toegankelijk te maken voor alleen bestemmingsverkeer.

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Tiel O. Sancak Postbus 6325 4000 HH Tiel
UITGAVE	Movares Europe B.V. Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
TELEFOON	+31 6 53 43 48 69
ONDERTEKENAAR	Reisen AAJ van (Fons) fons.van.reisen@movares.nl
PROJECTNUMMER	MN003667
KENMERK	X10--HS-RAP-24005888

© 2024, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

 **Movares** samen werkt het