

## ADVIESNOTA

**AAN** Gemeente Tiel  
**VAN** Reisen AAJ van (Fons)  
**TELEFOON** +31623035724  
**OPSTELLER** F. van Reisen  
**CONTROLEUR** Stef Brauers  
**KENMERK** X10--HS-ADV-24007773  
**PROJECTNUMMER** MN003667  
**STATUS** Vrijgegeven  
**VERSIE** 1.0  
**ONDERWERP** Reactienota advies Commissie mer  
**DATUM** 23 oktober 2024

### Aanleiding

De gemeente Tiel is in 2020 de haalbaarheidsstudie Westelijke ontsluiting Tiel gestart, met als doel om tot een voorkeursalternatief te komen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de gemeente Tiel. Als eerste stap hierin is de Nota Reikwijdte en Detailniveau opgesteld en vastgesteld. Vervolgens is het haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd, met het plan-MER als resultaat.

De gemeente Tiel heeft de Commissie MER gevraagd om advies uit te brengen over het uitgevoerde onderzoek. Dat advies is uitgebracht op 1 oktober 2024.

In deze reactie gaat de gemeente in op de bevindingen van de Commissie MER. In hoofdstuk 3 van het advies doet de Commissie een aantal aanbevelingen voor het MER fase 2. Deze aanbevelingen zullen worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

In bijlage 1 is een actualisatie van de probleemanalyse opgenomen, in reactie op het advies van de Commissie MER. In bijlage 2 is een Samenvatting opgenomen van de haalbaarheidsstudie/plan-MER.

### De conclusies van de Commissie MER

De Commissie komt tot de volgende bevindingen en acht aanvullende informatie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het nemen van de voorkeursbeslissing.

1. Voor welke verkeersproblemen moet de weg een oplossing bieden? De Commissie constateert dat een heldere en navolgbare probleemanalyse ontbreekt.
2. De commissie mist een duidelijke uitleg en kwantificering van de doelen, op basis van de probleemstelling.
3. Niet volledige uitwerking van alternatieven
4. Niet volledige effecten op beschermde natuur

## ADVIESNOTA

5. Onvoldoende uitwerking van een aantal milieuthema's: landschap, cultureel erfgoed en grondstoffengebruik.
6. Een goed leesbare samenvatting ontbreekt

### Reactie op bevindingen Commissie mer

#### 1. Probleemanalyse

De commissie adviseert om de huidige situatie voor verkeer en milieu nader te onderbouwen en de probleemanalyse daarop te baseren. Maak het bereikbaarheidsprobleem van Passewaaij inzichtelijk op basis van de huidige verkeerssituatie. Geef precies aan waarvoor een oplossing nodig is. En maak daarbij duidelijk waarom lokaal een oplossing moet worden geboden voor de regionale bereikbaarheid.

#### Reactie

De gemeente Tiel ervaart met de verdere groei van de gemeente en met name Passewaaij een toenemend bereikbaarheidsprobleem. Dat probleem manifesteert zich op diverse wegen waar sprake is van doorstromingsproblemen, verkeersonveiligheid, sluipverkeer en een aantasting van de leefbaarheid. In hoofdstuk 1 van het MER zijn deze knelpunten uiteengezet, voortbouwend op eerdere onderzoeken.

In bijlage 1 van deze reactienota is een aanvulling opgenomen, waarmee hoofd- en nevenproblemen duidelijk worden neergezet en onderbouwd, en resulteren in concrete en waar mogelijk kwantitatief uitgewerkte doelen.

De conclusie over de problematiek in de huidige situatie en in 2040 zonder maatregelen is als volgt.

- De A15 en de N834 zitten vol en met toekomstig verkeer neemt de vertraging op deze route verder toe. Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Tiel.
- Voor de verbetering van de doorstroming op de A15 is de gemeente afhankelijk van een initiatief van het rijk.
- In de bestaande situatie is er sluipverkeer van de zuidwestkant van Tiel (inclusief Passewaaij) door het buitengebied en de kern van Wadenhoijen naar de aansluiting 31 op de A15. Met de groei van verkeer en de extra woningen in Tiel en Passewaaij neemt het sluipverkeer verder toe.
- In de huidige situatie is er sprake van verkeersonveiligheid in het buitengebied, door de mix van sluipverkeer (vaak met hoge snelheid), vrachtverkeer, en langzaam verkeer.

#### 2. Vertaling van probleemanalyse naar concrete doelstellingen

De Commissie adviseert om een concrete en kwantitatieve uitwerking van de doelen op te nemen, op basis van de aangepaste probleemstelling, met daarbij ook de prioriteiten in de doelen. Het grote aantal (sub)doelstellingen volgt in de ogen van de Commissie niet logisch uit een duidelijke en scherpe probleemanalyse. En men adviseert om ook in te gaan op doeleinden voor andere beleidsterreinen en in hoeverre deze van belang zijn voor dit project.

#### Reactie

## ADVIESNOTA

Vanuit de conclusies over de problematiek zijn de doelstellingen geformuleerd waar projectalternatieven aan getoetst worden.

De hoofddoelstelling voor de gemeente is het *verbeteren van de bereikbaarheid van Tiel*. Met het accent op de westzijde van Tiel, vanwege de grote hoeveelheid woningbouw in Passewaaij en de verkeersproblematiek in het buitengebied bij Wadenoijen.

Met deze hoofddoelstelling wordt bereikt dat, en dat zijn de nevendoelstellingen:

- Passewaaij beter wordt ontsloten
- De doorstroming op de N834 verbetert
- De toekomstige verkeersgroei kan worden opgevangen
- Een robuuster regionaal netwerk ontstaat, ook bij calamiteiten
- Smalle landbouwwegen in het buitengebied worden ontlast van sluipverkeer en waar mogelijk van zwaar vrachtverkeer
- De verkeersveiligheid verbetert in het buitengebied, in de kern van Wadenoijen en op de N834.
- De verdere regionale ontwikkeling (wonen/werken) wordt gefaciliteerd
- De belasting van de A15 niet verder toeneemt en als gemeente minder afhankelijk wordt van de slechte doorstroming op de A15

Deze doelstellingen wijken niet af van de doelstellingen zoals zijn geformuleerd in paragraaf 1.2. van het MER en waaraan de projectalternatieven zijn getoetst. De gemeente is van oordeel dat de bovengenoemde hoofddoelstelling en nevendoelstellingen logisch volgen uit de probleemanalyse zoals die nog eens is verwoord in bijlage 1.

Wat betreft overige opgaven en beleidsdoelen in het gebied wordt de verbinding gemaakt naar de opgave voor verdere regionale ontwikkeling. De oplossing moet de verdere groei faciliteren. De gemeente wil met dit project bijdragen aan een krachtige, duurzame topregio. Daarbij liggen er ook opgaven op het vlak van energietransitie en watermanagement. In de verdere planuitwerking van het voorkeursalternatief zullen meekoppelkansen bij de inpassing van de nieuwe weg nadrukkelijk worden meegenomen en uitgewerkt, samen met de betreffende initiatiefnemers.

### 3. Uitwerking van alternatieven

De Commissie adviseert om uit te werken welke verkeersoplossingen bij de doelstelling passen. Dat zijn de huidige alternatieven, alternatief 1b en ook andere mobiliteitsmaatregelen.

De Commissie vraagt een goede onderbouwing van de keuze van de alternatieven en van de keuze van het voorkeursalternatief, inclusief ook de rol van milieuoverwegingen daarbij. Zorg voor een complete vergelijking en onderbouw de conclusies.

### Reactie

Hoofdstuk 2 van het MER gaat in op de zogenoemde Ladder van Verdaas. Daarbij wordt gekeken naar minder ingrijpende alternatieven om de doelstellingen te realiseren. De aanpassing van een bestaande weg of de aanleg van een nieuwe weg is pas aan de orde als duidelijk is dat andere oplossingen het probleem niet

## ADVIESNOTA

kunnen oplossen. De Commissie MER meent dat oplossingen zoals beter OV en meer of betere fietsverbindingen te summier zijn onderzocht.

De gemeente zet zeker in op beter OV en betere fietsverbindingen, die kunnen bijdragen aan het beperken van de automobilititeit. Dit is ook vastgelegd in recent beleid, namelijk het meerjarenprogramma Tiel Fietsvriendelijk en de Positionpaper Spoor van Regio Rivierenland. Tegelijk is ook duidelijk dat deze maatregelen een beperkt effect hebben op de (auto)mobiliteit in een minder dichtbevolkt gebied met relatief grote afstanden.

Het alternatief 1b is aanvullend uitgewerkt als variant van alternatief 1. Om deze reden is dit alternatief 1b niet opgenomen in het MER. De variant is evenwel op dezelfde beoordelingsaspecten beoordeeld en vergeleken met de andere alternatieven. Dit is vastgelegd in de notitie “Effecten en draagvlak alternatief 1/1b westelijke ontsluiting”, en tegelijk met het MER gepubliceerd. Alternatief 1b is dan ook volwaardig meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief.

De commissie mist in de uitwerking van alternatieven de uitwerking van andere opgaven in het gebied die meegekoppeld kunnen worden. Zoals bijvoorbeeld opgaven op het vlak van waterbeheer of energietransitie. Voor de gemeente is de aanleiding voor het project de gebrekkige bereikbaarheid. De alternatieven zijn daarom ook gericht op het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem en als gevolg daarvan de knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid.

Het benutten van eventuele meekoppelkansen is niet bepalend voor de keuze van een voorkeursalternatief. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt wel gekeken naar meekoppelkansen zodat waar mogelijk werk met werk gemaakt kan worden en ook andere opgaven in het gebied worden aangepakt.

Hoofdstuk 14 bevat de conclusies met een integrale vergelijking van de onderzochte alternatieven, met positieve en negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Hoofdstuk 5 bevat de beoordeling van de alternatieven op doelbereik. Voor alternatief 1b is dat op dezelfde wijze gebeurd in de notitie “Quickscan verkeer robuustheid alternatief 1”. Hieruit volgt dat alle alternatieven een positief effect hebben op de doelstellingen, met het grootste effect voor alternatieven 2 en 3 en het kleinste effect voor alternatief 1. Alternatief 1b scoort ten opzichte van alternatief 1 iets gunstiger op verkeersveiligheid doordat er een iets sterkere reductie is van het sluipverkeer. De milieueffecten van alternatief 1b zijn ook nagenoeg gelijk ten opzichte van alternatief 1. Hiermee zou alternatief 1b een goede toekomstige doorontwikkeling kunnen zijn van alternatief 1, indien alternatief 1 in de toekomst te veel verkeer te verwerken krijgt.

De onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief staat in het collegevoorstel “Vaststellen voorlopig Voorkeursalternatief en concept plan-MER van 20 maart 2024”. Hierin concludeert de gemeente:

- Alternatief 1 en 1b bieden onvoldoende oplossing.

Afgezien van de betere doorstroming draagt dit alternatief slechts in beperkte mate bij aan een betere ontsluiting en leefbaarheid van Passewaaij en draagt dit

## ADVIESNOTA

alternatief niet bij aan de robuustheid van het wegennet, aangezien er geen nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd.

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

Alternatief 2 is de kortste route en trekt dan ook het meeste verkeer aan, waardoor met name het sluipverkeer door Wadenhoijen vermindert. De impact op de omgeving is groot, vanwege de nabijheid van Wadenhoijen en de doorsnijding van het gebied.

- Alternatief 3 is kostbaar

Samen met alternatief 2 heeft dit alternatief over de hele linie het meeste doelbereik. De doorsnijding van het landschap is minder groot, maar de impact op de woonbuurten nabij het spoor is groot. De ligging direct langs het spoor maakt ongelijkvloerse spoorkruisingen nodig. Daardoor is dit alternatief een stuk duurder dan andere alternatieven.

- Alternatief 4 en alternatief 5

Deze alternatieven hebben een ongeveer gelijke beoordeling op doelbereik. Het nadeel van alternatief 4 is een grotere versnippering van tuinbouwpercelen. In alternatief 5 is dit minder aan de orde omdat de weg dicht langs de Ophemertsestraat loopt. De Ophemertsestraat kan daarmee verkeersluw worden ingericht.

De overige voordelen van alternatief 5 ten opzichte van de andere alternatieven zijn, aldus het collegevoorstel:

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

#### 4. Effecten op beschermde natuur

De Commissie constateert dat:

- i. Beschermde soorten onvoldoende in beeld zijn gebracht door het ontbreken van veldonderzoek
- ii. Stikstofeffecten onvoldoende in beeld zijn gebracht met de AERIUS-berekeningen die zijn uitgevoerd.

## ADVIESNOTA

### *Reactie*

Bij de twee bovenstaande bevindingen concludeert de Commissie dat de negatieve effecten op het milieu mogelijk worden overschat. Het klopt dat in deze vroege planfase met nog de nodige onzekerheden is uitgegaan van een worst-case beoordeling. Daarmee acht de gemeente het uitgevoerde onderzoek zorgvuldig.

### *Ad i:*

In het MER is ingegaan op mogelijke beschermde soorten in het gebied, op basis van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF bundelt, uniformeert en valideert natuurgegevens in Nederland. De gegevens brengen in beeld wat in een bepaald gebied bekend is over het voorkomen van planten- en diersoorten. Het NDFF biedt daarmee een voldoende basis voor het in kaart brengen van soorten die zich niet snel verplaatsen.

De ervaring is dat veldonderzoek snel veroudert, want soorten verplaatsen zich. Daarom zijn de gegevens van veldonderzoek maar twee jaar actueel. In het vervolgproces van verdere planuitwerking en te verkrijgen vergunningen zal nader veldonderzoek plaatsvinden. De gemeente ziet op dit moment geen meerwaarde in aanvullend veldonderzoek. De afweging van het voorkeursalternatief zal met een aanvullend veldonderzoek niet anders worden.

### *Ad ii:*

Uit de uitgevoerde stikstofberekeningen blijkt dat alle alternatieven leiden tot een toename van depositie in meerdere N2000-gebieden in de omgeving. Bij deze berekeningen is nu uitgegaan van een worst-case benadering. Mogelijke mitigerende maatregelen zijn hierbij nog niet meegenomen, omdat nog onvoldoende duidelijk is welke besparingen op emissies van bijvoorbeeld agrarische activiteiten optreden. De Commissie stelt dat het negatieve effect hiermee wordt overschat.

Ook is onvoldoende in kaart gebracht welke stikstofgevoelige habitats voorkomen in de gebieden met een toename van depositie. De gemeente acht dit geen relevante tekortkoming omdat verdere informatie over stikstofgevoelige habitats van invloed is op alle alternatieven en daarmee niet onderscheidend.

De conclusie blijft overeind, dat vooralsnog bij alle alternatieven uitgegaan moet worden van een negatief effect op stikstofgevoelige habitats en daarmee een opgave voor de verdere uitwerking. In de vervolgutwerking zal een voorttoets en een passende beoordeling worden uitgevoerd voor het voorkeursalternatief.

### *5. Landschap, cultureel erfgoed, Grondstoffengebruik*

De Commissie constateert dat de beschrijving van de score niet correct is weergegeven. Niet duidelijk is of ook gekeken is naar niet-beschermde landschaps- of erfgoedwaarden. Ook voor archeologie beperkt de effectbeoordeling zich tot de bekende waarden, de verwachtingswaarden worden niet meegenomen. Dit heeft invloed op de beoordeling.

Het grondstoffengebruik is een belangrijk onderwerp in de doelstellingen voor een circulaire economie. De Commissie adviseert om het grondstoffengebruik per alternatief in elk geval globaal aan te geven en te beoordelen.

### *Reactie*

## ADVIESNOTA

Niet duidelijk is wat de Commissie bedoelt met een onjuiste weergave van de score. In de samenvattende tabel 101 staat de score precies zoals ook daarvoor in hoofdstuk 9. De alternatieven 2, 4 en 5 hebben inderdaad een sterk negatieve impact op landschap en cultuurhistorie. Hierbij is gekeken naar alle waarden die bekend zijn vanuit het beleid en dus ook de niet-beschermede landschaps- en erfgoedwaarden.

De verschillen tussen de alternatieven op landschap en cultuurhistorie zijn daarmee duidelijk meegewogen in de beoordeling.

In de beoordeling archeologie is een hoge archeologische verwachtingswaarde inderdaad niet meegenomen. Alleen de alternatieven 2 en 3 doorkruisen een zone van hoge archeologische verwachting, zo is te zien in figuur 21 van het MER. Als dit element wel in de beoordeling wordt meegenomen, scoren alternatief 2 en 3 dus nog negatiever. Deze aanpassing heeft geen invloed op de totaalbeoordeling en afweging van het voorkeursalternatief.

De impact op circulair bouwen, waaronder ook grondstoffengebruik, is opgenomen in paragraaf 10.3 van het MER. In deze fase van planvorming kan de beoordeling hierop slechts globaal plaatsvinden. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen alternatief 1 en de alternatieven 2 tot en met 5. Bij alternatief 1 is sprake van minder grondstoffengebruik, omdat de omvang van aanpassingen beperkter is dan in de andere alternatieven. De andere alternatieven zijn allemaal met – beoordeeld. Alternatief 3 zal waarschijnlijk het meeste grondstoffengebruik en grondverzet hebben, vanwege het aantal ongelijkvloerse kruisingen.

### 6. Samenvatting ontbreekt

De Commissie mist een goed leesbare samenvatting van het MER. Dit is van belang voor bestuurders en belanghebbenden om het MER goed te doorgronden.

### Reactie

Ten behoeve van de besluitvorming in het College is een memo opgesteld: Westelijke Ontsluiting Tiel – voorbereiding ontwerpbesluit VKA, datum 20 maart 2024. Dit memo kan gezien worden als samenvatting en is ook tegelijk met de haalbaarheidsstudie/plan-MER gepubliceerd.

In aanvulling daarop is een managementsamenvatting opgenomen in bijlage 2 van deze reactienota, ook ten behoeve van de definitieve besluitvorming in College en Raad.

### Advies voor vervolg

In hoofdstuk 3 van het advies doet de Commissie een aantal aanbevelingen voor het vervolg, waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt en een Project-MER wordt opgesteld.

De gemeente neemt deze aanbevelingen mee in de aanpak van de vervolgitwerking.

---

Bijlage 1: Probleemanalyse en projectdoelstellingen

Bijlage 2: Management samenvatting

## ADVIESNOTA

### Bijlage 1 Update probleemanalyse

#### **Aanleiding**

De Commissie MER oordeelt dat een heldere en navolgbare probleemanalyse en daaruit volgende doelstellingen ontbreekt. Dat maakt de beoordeling van alternatieven moeilijk.

Daarom bevat deze bijlage een verdere verduidelijking van de probleemanalyse en van de projectdoelstellingen. Dit kan gezien worden als een aanvulling op paragraaf 1.2 uit het MER. Daarbij kijken we eerst terug naar de probleemanalyse zoals in 2021 opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

In de probleemanalyse wordt de situatie beschreven zoals die ontstaat in de referentiesituatie in 2040, met de verwachte groei van verkeer en wanneer er geen maatregelen worden getroffen.

#### **Probleemanalyse in NRD**

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2021) heeft de problematiek duidelijk neergezet, vanuit de verwachte verkeersontwikkelingen tot 2030.

Vanwege een netto-toevoeging van ca. 3.000 woningen tot 2030, inclusief 1.200 woningen in Passewaaij, en vanwege autonome groei van verkeer, neemt het verkeer toe op diverse wegen:

- Het bestaande deel van de rondweg Passewaaij;
- Ontsluitingswegen van Passewaaij: Jhr. P.A. Reuchlinlaan, Nieuwe Tielseweg, Waalkade, Schaarsdijkweg;
- Binnenhoek/Lokstraat/Westroijensestraat;
- N834;
- A15.

Daardoor ontstaan in de spits knelpunten op de N834 en op de Nieuwe Tielseweg, met name bij de kruisingen/rotondes. Hierdoor ontstaat in de spits een langere reistijd voor verkeer naar en vanaf de A15, terwijl ook de doorstroming op de A15 matig is.

Het gevolg is sluipverkeer vanaf aansluiting 31, door het landelijke buitengebied en de woonkern Wadenhoijen, van en naar Tiel.

Ook benoemt de NRD dat er in het buitengebied in toenemende mate overlast is van vrachtverkeer. Dit is het gevolg van verandering van bedrijvigheid in dit gebied. Er is een toename van transport en opslag van tuinbouw-gerelateerde producten.

#### **Actualisatie en aanvulling**

*Ontwikkeling intensiteit en doorstroming op A15 en N834*

## ADVIESNOTA

In de plan-MER zijn prognoses opgesteld met het regionale verkeersmodel tot 2040. De verwachte groei van het verkeer leidt tot een verslechtering van de doorstroming in de spits.

De I/C-waarde is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van de weg. Bij een I/C boven de 0,7 treedt congestie op. De A15 heeft hoge I/C's tussen de aansluitingen 30 en 32, in de ochtend en avondspits. Deze waarden liggen boven de 0,8 (zie tabel 2 van MER). Dit is voor een belangrijk deel het gevolg van grote hoeveelheden doorgaand en regionaal (vracht)verkeer.

Ook de kruispunten en rotondes op de N834 kunnen het verkeer in toenemende mate niet meer aan. In 2040 blijken de gekoppelde VRI's nabij de aansluiting op de A15 nog net te voldoen, met een cyclustijd van 87 seconden in de ochtendspits. De rotondes Zoelensestraat en Berekuil voldoen in 2040 niet, er is te veel verkeer, waardoor de wachtrijen oplopen. Zie tabel A.1, deze is afgeleid van tabel 3 in het MER.

Tabel A.1: Belasting van kruisingen op de N834 in 2040 referentiesituatie

| Kruispunt              | Kruispuntvorm        | Ochtendspits                                            | Avondspits                                             | Oordeel                         |
|------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Aansluiting 32 - Noord | VRI                  | Cyclustijd 87 seconden.                                 | Cyclustijd 66 seconden.                                | Wikkelt af, wel lange wachttijd |
| Aansluiting 32 - Zuid  | VRI                  | Gem. wachttijd 28,07 seconden                           | Gemiddelde wachttijd 52,03 seconden                    |                                 |
| Bergakker              | VRI                  |                                                         |                                                        |                                 |
| Ronde Zoelensestraat   | Enkelstrooks-rotonde | Verzadigingsgraad 0,89.<br>Gem. wachttijd 23,7 seconden | Verzadigingsgraad 0,83.<br>Gem. wachttijd 18 seconden  | Wikkelt niet af                 |
| Ronde "Berekuil"       | Turboronde           | Verzadigingsgraad 0,9.<br>Gem. wachttijd 41,6 seconden  | Verzadigingsgraad 1,4.<br>Gem. wachttijd >120 seconden | Wikkelt niet af                 |

### Toelichting Verzadigingsgraad:

Betreft de maximale verzadigingsgraad van een VRI / rotonde. Schaal van 0,0 - 1,0. Hoe hoger hoe slechter de doorstroming. Bij een rotonde is de verzadigingsgraad bij voorkeur < 0,7 en mag die niet hoger worden dan 0,8.

### Toelichting Wachttijd:

Betreft de gewogen gemiddelde wachttijd van alle opstelstroken van een VRI of de gemiddelde wachttijd van de maatgevende opstelstrook van een rotonde. Betreft secondes. Hoe hoger de wachttijd, hoe langer verkeer moet wachten. Bij een gemiddelde wachttijd van >20 seconden is een rotonde (zwaar) overbelast.

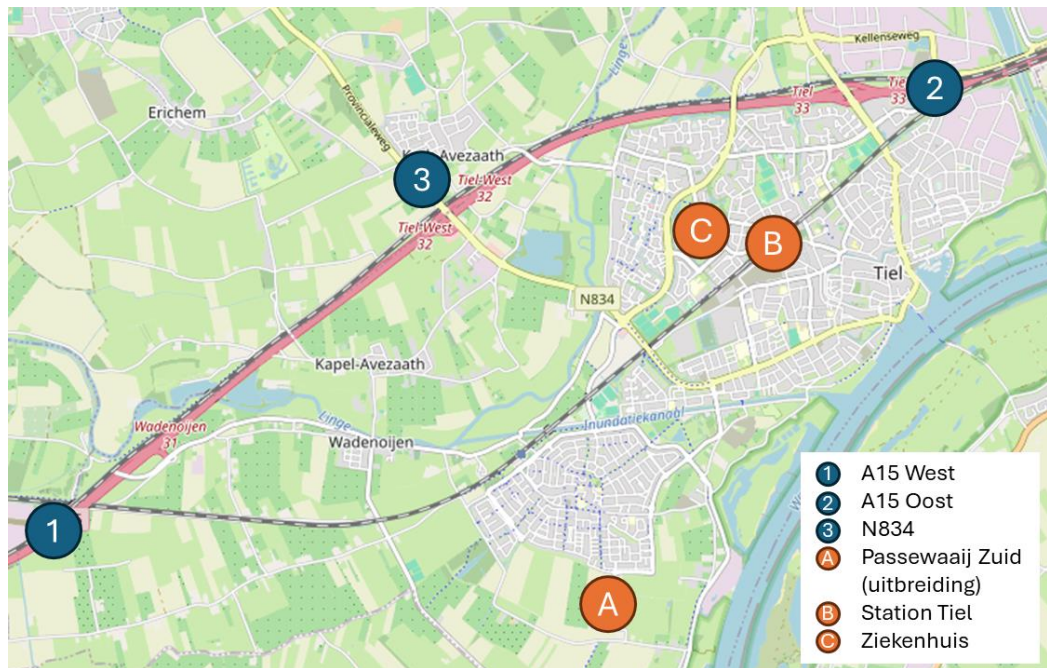
### Reistijden en routekeuze in 2040

De doorstromingsproblemen op de route N834-A15 zorgen voor langere reistijden en daardoor een andere routekeuze.

## ADVIESNOTA

In het MER zijn reistijden bepaald voor de relaties tussen drie punten op de A15 en drie locaties in Tiel, zie onderstaande figuur.

*Figuur A.1: Locaties langs A15 en locaties in Tiel, waarvoor reistijden zijn bepaald in het verkeersmodel.*



Onderstaande tabellen A.2 en A.3 tonen de reistijd op deze relaties, in de ochtend- en avondspits. Deze waarden zijn bepaald op basis van het statisch verkeersmodel en is in werkelijkheid langer.

*Tabel A.2. Absolute reistijden in de ochtendspits referentiesituatie 2040 (mm:ss)*

| Ochtendspits | Passewaaij Zuid | Station Tiel | Ziekenhuis |
|--------------|-----------------|--------------|------------|
| A15 West     | 06:50           | 09:17        | 08:26      |
| A15 Oost     | 10:14           | 05:12        | 05:34      |
| N834         | 08:14           | 08:02        | 05:40      |

*Tabel A.3. Absolute reistijden in de avondspits referentiesituatie 2040 (mm:ss)*

| Avondspits | Passewaaij Zuid | Station Tiel | Ziekenhuis |
|------------|-----------------|--------------|------------|
| A15 West   | 06:58           | 09:58        | 08:02      |
| A15 Oost   | 10:43           | 05:24        | 05:46      |
| N834       | 08:14           | 07:21        | 05:25      |

Buiten de spits, zonder doorstromingsproblemen, is de kortste reistijd altijd via het hoofdwegennet (A15, N834, gebiedsontsluitingswegen in Tiel).

In de spits wordt een andere route in een aantal gevallen sneller. Tabellen A.4 en A.5 tonen de route die het snelst is. De groene kleur geeft aan dat de snelste route

## ADVIESNOTA

via de hoofdwegen gaat, bij de oranje kleur gaat de route via het onderliggend wegennet.

Op basis van de gekozen routes (in het verkeersmodel op basis van reistijd) kan worden geconcludeerd dat het verkeer vanaf de A15 West (Rotterdam/Utrecht) via aansluiting 31 rijdt en daardoor gebruik maakt van wegen in het buitengebied (Wadenoiën en omgeving). Verkeerskundig is deze routekeuze onwenselijk aangezien hierdoor de leefbaarheid in de woonkern Wadenoiën en het landelijke karakter van het buitengebied ernstig worden aangetast. De N834 is de primaire toegang voor Passewaaij Zuid, maar wordt gemeden vanwege de vertraging. Op de A15 neemt het verkeer tot 2040 toe van 81.000 in 2016 naar 109.000 motorvoertuigen per etmaal. Gedurende grotere delen van de dag zullen er files staan op de A15, waardoor het sluipverkeer verder toeneemt.

Tabel A.4. Routes verkeer ochtendspits per relatie inclusief duiding gewenste route (groen) en ongewenste route (oranje), 2040, volgens het verkeersmodel.

|          | Passewaaij Zuid    | Station Tiel       | Ziekenhuis         |
|----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| A15 West | Via aansluiting 31 | Via aansluiting 33 | Via aansluiting 31 |
| A15 Oost | Via aansluiting 33 | Via aansluiting 33 | Via aansluiting 33 |
| N834     | Via Laageinde      | Via Daver          | Via Daver          |

Tabel A.5. Routes verkeer avondspits per relatie inclusief duiding gewenste route (groen) en ongewenste route (oranje), 2040, volgens het verkeersmodel.

|          | Passewaaij Zuid    | Station Tiel       | Ziekenhuis         |
|----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| A15 West | Via aansluiting 31 | Via aansluiting 32 | Via aansluiting 32 |
| A15 Oost | Via aansluiting 33 | Via aansluiting 33 | Via aansluiting 33 |
| N834     | Via Laageinde      | Via N834           | Via Daver          |

### Alternatieven voor autoverplaatsingen

In het MER wordt het beeld geschetst naar aanleiding van eerdere onderzoeken dat veel autoverplaatsingen over korte afstand gaan. Dat roept onduidelijkheid op over het belang van een goede regionale ontsluiting via de A15. Daarom wordt hier nader ingegaan op de afstanden van autoverplaatsingen en de mogelijkheden van openbaar vervoer en fiets, in aanvulling op paragraaf 2.1 van het MER.

Onderstaande tabel A.6 geeft de verdeling van autoverplaatsingen vanuit de 13 zones in de gemeente Tiel. In figuur A.2 staan de zones weergegeven op kaart. In lijn met landelijke cijfers is het niet verrassend dat 54% van autoverplaatsingen een afstand heeft van minder dan 7,5 km. 46% van de verplaatsingen heeft wel een afstand van meer dan 7,5 km. Deze verplaatsingen zullen meestal via de A15 gaan en zijn ook veel minder te vervangen door verplaatsingen per fiets. Vanuit de zones 3 en 4 (Passewaaij) is het aandeel verplaatsingen langer dan 7,5 km. iets groter (48%).

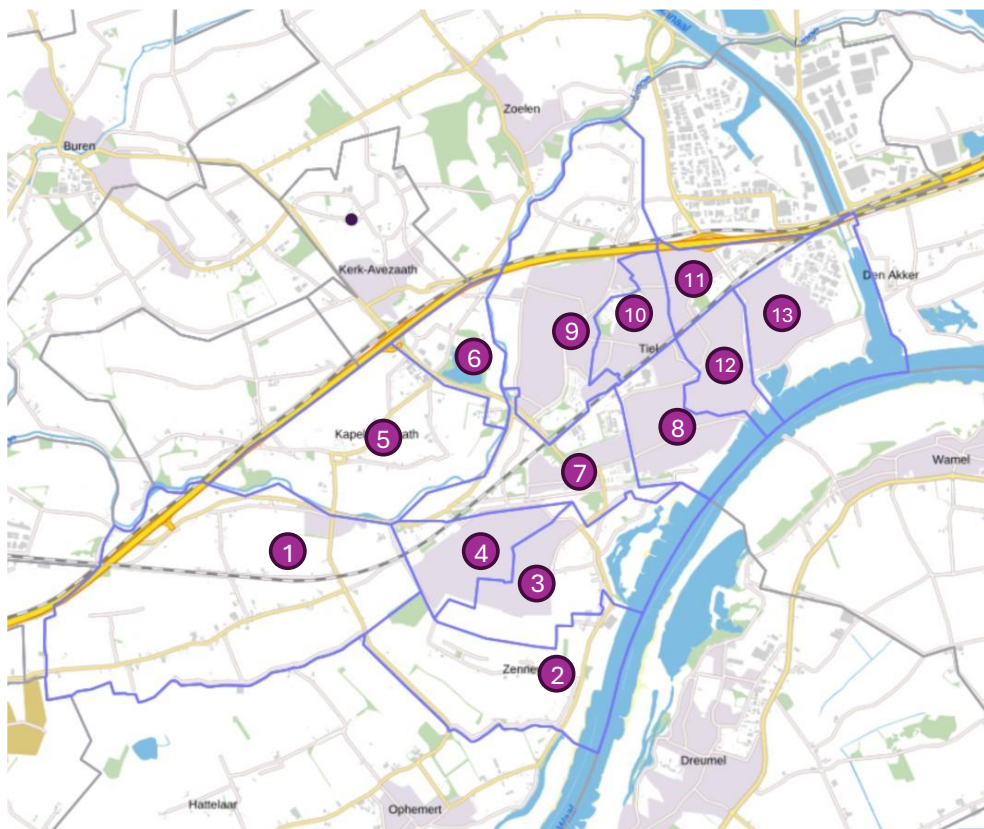
Het merendeel van de autoverplaatsingen kent dus een vrij korte afstand, maar bijna de helft van de autoverplaatsingen gaat over afstanden die minder goed per fiets zijn te overbruggen. Zoals eerder aangegeven, zet de gemeente Tiel in op het

## ADVIESNOTA

stimuleren van fietsgebruik (Meerjarenprogramma Tiel Fietsvriendelijk). Het is niet realistisch dat daarmee de groei van autoverkeer kan worden opgevangen. De conclusie in paragraaf 2.1 van het MER wat betreft alternatieven voor autoverkeer blijft dan ook overeind.

Tabel A.6. Autoverplaatsingen naar afstand NRM Oost 2040H RP24 (bron: Mobiliteitsscan.nl) voor de zones in Tiel.

| Afstand     | Z1  | Z2  | Z3  | Z4  | Z5  | Z6  | Z7  | Z8  | Z9  | Z10 | Z11 | Z12 | Z13 | Gem.  | Cumulatief |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|------------|
| < 3,5 km    | 22% | 26% | 41% | 42% | 45% | 51% | 43% | 49% | 48% | 48% | 38% | 51% | 41% | 41,9% | 41,9%      |
| 3,5 – 5 km  | 27% | 9%  | 10% | 9%  | 8%  | 0%  | 6%  | 6%  | 2%  | 3%  | 8%  | 5%  | 7%  | 7,7%  | 49,6%      |
| 5 – 7,5 km  | 24% | 5%  | 2%  | 0%  | 6%  | 0%  | 0%  | 2%  | 3%  | 2%  | 6%  | 5%  | 6%  | 4,7%  | 54,3%      |
| 7,5 – 10 km | 2%  | 7%  | 8%  | 9%  | 6%  | 12% | 9%  | 9%  | 12% | 11% | 9%  | 7%  | 10% | 8,5%  | 62,8%      |
| 10 – 20 km  | 16% | 20% | 17% | 18% | 18% | 15% | 22% | 13% | 14% | 14% | 18% | 13% | 16% | 16,5% | 79,3%      |
| 20 – 50 km  | 4%  | 21% | 15% | 15% | 9%  | 12% | 12% | 14% | 14% | 14% | 14% | 13% | 14% | 13,2% | 92,5%      |
| 50 – 100 km | 4%  | 11% | 6%  | 6%  | 7%  | 9%  | 7%  | 7%  | 7%  | 7%  | 6%  | 5%  | 5%  | 6,7%  | 99,2%      |
| ≥ 100 km    | 1%  | 1%  | 1%  | 1%  | 1%  | 1%  | 1%  | 0%  | 0%  | 1%  | 1%  | 1%  | 1%  | 0,8%  | 100,0%     |



Figuur A.1. Zones Mobiliteitsscan regio Tiel (blauwe lijnen zijn zonegrenzen uit NRM Oost).

### Verkeer in het buitengebied

Aan de hand van verkeerstellingen over de periode 2017-2024 (exclusief 2020 en 2021 i.v.m. COVID19) is inzichtelijk gemaakt wat de verkeerssituatie in het buitengebied (Wadenhoijen) en omgeving is. Hierbij is gekeken naar de totale

## ADVIESNOTA

situatie: ligging van de weg (binnen of buiten de bouwde kom), de wettelijke maximumsnelheid (afhankelijk van wegtype), is de weg onderdeel van een school-thuisroute (fietsen hier dagelijks groepen scholieren), de gemiddelde intensiteit van wegverkeer op een werkdag, het aandeel vrachtverkeer, de V85-snelheid en het gemiddeld aantal fietsers per werkdag. De V-85 snelheid is de snelheid die door 85% van het autoverkeer niet wordt overschreden.

Tabel 1. Verkeerstellingen Wadenoijen en omgeving (2017-2024), voor de locaties zie afbeelding 2.

| Wegvak        | Ligging | Wegtype | Wettelijke snelheid | School-thuisroute | Gemiddelde etmaal intensiteit (mvt) | Aandeel vrachtverkeer (% van etmaal) | V85-sneheid | Gemiddelde etmaal intensiteit (fietsers) |
|---------------|---------|---------|---------------------|-------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------|------------------------------------------|
| A Bredestraat | BUBEKO  | ETW     | 60 km/u             | Nee               | 816                                 | 10,0%                                | 57          | 555                                      |
| B Lingedijk   | BIBEKO  | ETW     | 30 km/u             | Ja                | 2.538                               | 7,2%                                 | 61          | 435                                      |
| C Lingeweg    | BUBEKO  | ETW     | 60 km/u             | Ja                | 3.442                               | 4,0%                                 | 66          | 250                                      |
| D Dreef       | BUBEKO  | ETW     | 60 km/u             | Nee               | 2.102                               | 9,3%                                 | 67          | 194                                      |
| E Bommelweg   | BUBEKO  | ETW     | 60 km/u             | Ja                | 667                                 | 8,1%                                 | 69          | 161                                      |

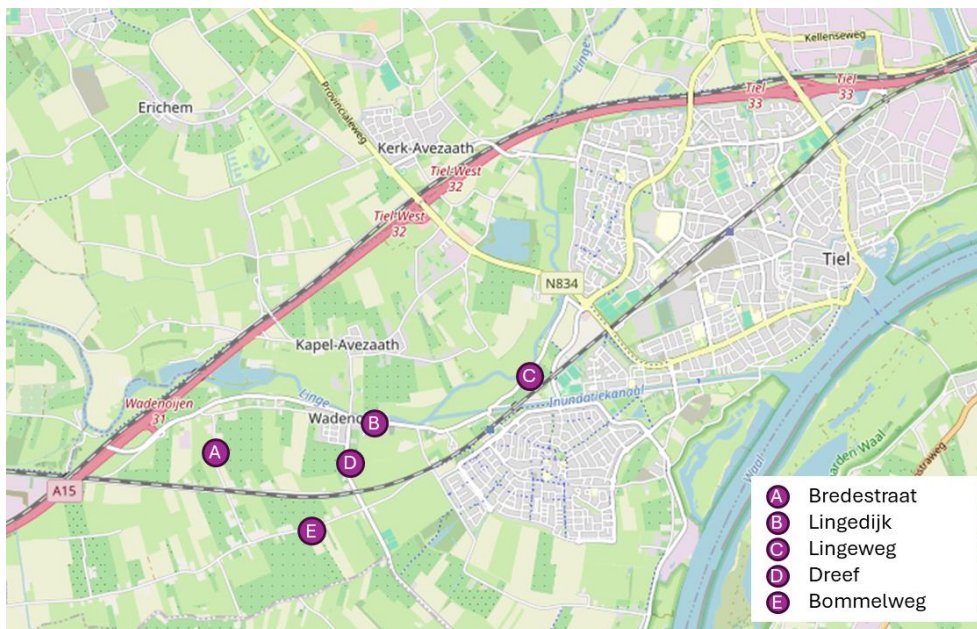
Uit voorgaande tabel kan worden geconcludeerd dat er diverse knelpunten zijn in de omgeving van Wadenoijen. De situatie op de Lingedijk in Wadenoijen zelf is een groot aandachtspunt. Hier vormt de relatief hoge etmaalintensiteit (gemiddeld circa 2.500 mvt/etmaal) in combinatie met een zeer hoge V85-snelheid (61 km/u waar 30 km/u is toegestaan) en de aanwezigheid van een school-thuisroute (met gemiddeld circa 430 fietsers per dag) dat de verkeersveiligheid én leefbaarheid onder druk staan. De gemeente Tiel bereidt hier snelheidsremmende maatregelen voor om de ongewenste situatie op korte termijn te beheersen.

Voor de Bommelweg geldt min of meer hetzelfde. Hoewel de gemiddelde etmaalintensiteit laag is (circa 670 mvt/etmaal) maakt de combinatie met een hoge V85-snelheid (69 km/u waar 60 km/u is toegestaan) en het relatief hoge aandeel fietsverkeer (circa 160 fietsers per dag) en zwaar vrachtverkeer (gemiddeld ruim 8%) deze weg een knelpunt omtrent verkeersveiligheid en leefbaarheid. Reconstructiemaatregelen in 2023 hebben wel enig effect: ervoor was de V85-snelheid ruim 70 km/uur, erna 65 km/uur.

Met name aan de Ophemertsestraat en Bommelweg zitten bedrijven die het nodige vrachtverkeer genereren. Dit verkeer gaat nu grotendeels via de landwegen in het buitengebied naar de A15, aansluiting 31.

Gegeven de verdere toename van verkeer op de A15 tot en met 2040 en daarmee ook de toename van filevorming op de A15 en dus sluipverkeer is het evident dat ook de geconstateerde knelpunten op de Lingeweg en Bommelweg zonder maatregelen groter worden. Uit het verkeersmodel blijkt het verkeer in de ochtend- en avondspits met meer dan 20% toe te nemen op deze wegen.

## ADVIESNOTA



Afbeelding 2. Locaties verkeerstellingen in Wadenhoijen en omgeving.

### Verkeersveiligheid

Binnen het studiegebied (zie [afbeelding 3](#)) hebben er in de periode 2014-2023 totaal 289 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. Hierbij zijn 36 letselslachtoffers gevallen. De locaties van deze letselongevallen zijn weergegeven in [afbeelding 4](#). Uit de ongevallendata wordt geconcludeerd dat er 5 relevante verkeersonveilige situaties zijn in het studiegebied:

1. Lingedijk tussen aansluiting Wadenhoijen en komgrens Wadenhoijen.  
4 ongevallen met totaal 1 slachtoffer (fietser)
2. Kruispunt Dreef, Lingedijk, Moleneind  
6 ongevallen met totaal 1 slachtoffer (fietser)
3. Kruispunt Bommelweg, Dreef  
22 ongevallen met totaal 3 slachtoffers (1 fietser, 2 automobilisten)
4. Kruispunt Dr. J.M. den Uyllaan, Schaarsdijkweg, Waterliniepad  
8 ongevallen met totaal 3 slachtoffers (alle fietsers)
5. N834 tussen aansluiting 32 en het rotonde Zoelensestraat  
38 ongevallen met totaal 4 slachtoffers (2 fietsers, 2 automobilisten)

De gemeente Tiel neemt waar mogelijk maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is al gebeurd op de locaties 1, 2 en 3. Op de kruising Den Uyllaan-Schaarsdijkweg zijn maatregelen gepland in 2025. Ondanks deze maatregelen zorgt de groei van verkeer en de mix van langzaam, snel en zwaar verkeer voor een blijvend risico.

ADVIESNOTA



Afbeelding 3. Locaties (blauwe bolletjes) met ongevallen. Hoe groter het bolletje hoe meer ongevallen in de periode 2014-2023.

| Periode | Ongevallen | Uitsluitend<br>materiele<br>schade | Gewonden | Dodelijke<br>slachtoffers |
|---------|------------|------------------------------------|----------|---------------------------|
| 2014    | 12         | 7                                  | 5        | 0                         |
| 2015    | 25         | 24                                 | 1        | 0                         |
| 2016    | 20         | 18                                 | 2        | 0                         |
| 2017    | 39         | 32                                 | 7        | 0                         |
| 2018    | 37         | 36                                 | 1        | 0                         |
| 2019    | 33         | 32                                 | 1        | 0                         |
| 2020    | 36         | 33                                 | 3        | 0                         |
| 2021    | 22         | 19                                 | 3        | 0                         |
| 2022    | 33         | 25                                 | 8        | 0                         |
| 2023    | 32         | 27                                 | 5        | 0                         |
| Totaal  | 289        | 253                                | 36       | 0                         |

## ADVIESNOTA



Afbeelding 4. Locaties met letselongevallen. Hoe groter het bolletje hoe meer letselongevallen in de periode 2014-2023.

Voor knelpuntlocaties 2, 3 en 4 geldt dat dat flankongevallen het maatgevende type is van de ongevallen. In alle drie de situaties is het zo dat de kruispuntinrichting, weggedrag en de intensiteit van verkeer (gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer) integraal onderdeel zijn van het verkeersveiligheidsrisico waardoor de flankongevallen hebben kunnen gebeuren. Knelpunt 1 heeft geen herkenbaar ongevallenbeeld. Hier geldt een combinatie van flankongevallen en eenzijdige ongevallen. Voor knelpunt 5 is een kop/staart ongeval het dominante ongevalbeeld. Het type ongevallen is verklaarbaar vanuit de functie van de N834 en de aanwezigheid van diverse kruispunten en erfaansluitingen.

Gegeven de geconstateerde knelpunten vanuit verkeersongevallen kan gesproken worden over een herkenbaar beeld. In het buitengebied (omgeving Wadenoijen) zijn een drietal knelpuntclusters te vinden. De eerdere bevindingen t.a.v. verkeersdruk, schoolthuisroutes en hoge snelheid en daarmee de aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid en leefbaarheid worden o.b.v. de verkeersongevallencijfers onderstreept.

### Conclusie probleemanalyse

De conclusie over de problematiek in de huidige situatie en in 2040 zonder maatregelen is als volgt.

- De A15 en de N834 zitten vol en met toekomstig verkeer neemt de vertraging op deze route verder toe. Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Tiel.
- Voor de verbetering van de doorstroming op de A15 is de gemeente afhankelijk van een initiatief van het rijk.
- In de bestaande situatie is er sluipverkeer van de zuidwestkant van Tiel (inclusief Passewaaij) door het buitengebied en de kern van Wadenoijen naar de aansluiting 31 op de A15. Met de groei van verkeer en de extra woningen in Tiel en Passewaaij neemt het sluipverkeer verder toe.
- In de huidige situatie is er sprake van verkeersonveiligheid in het buitengebied, door de mix van sluipverkeer (vaak met hoge snelheid), vrachtverkeer, en langzaam verkeer.

## ADVIESNOTA

### Bijlage 2 Management samenvatting

#### Aanleiding

De gemeente Tiel is in 2020 de haalbaarheidsstudie Westelijke ontsluiting Tiel gestart, met als doel om tot een voorkeursalternatief te komen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de gemeente Tiel. Als eerste stap hierin is de Nota Reikwijdte en Detailniveau opgesteld en in 2021 vastgesteld. Vervolgens is het haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd, met het plan-MER als resultaat.

#### De problematiek

De gemeente Tiel ervaart met de verdere groei van de gemeente en met name de wijk Passewaaij een toenemend bereikbaarheidsprobleem. Dat probleem manifesteert zich op diverse wegen waar sprake is van doorstromingsproblemen, verkeersonveiligheid, sluipverkeer en een aantasting van de leefbaarheid.

De bereikbaarheid wordt allereerst beperkt door de doorstromingsproblemen op de A15. In de huidige situatie zijn er regelmatig files op de A15 ter plaatse van Tiel, met de groei van verkeer tot 2040 neemt de drukte verder toe. Dit knelpunt beïnvloedt ook het verkeer op de wegen in Tiel. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij het rijk.

De provinciale weg N834 is aan de westzijde de belangrijkste ontsluiting en daarmee ook de belangrijkste ontsluiting voor de bewoners van Passewaaij. De N834 krijgt met de groei van inwoners en mobiliteit steeds meer verkeer te verwerken waardoor de kruisingen en rotondes op de N834 overbelast raken. De doorstromingsproblemen op A15 en N834 zorgen voor reistijdverlies en in toenemende mate tot sluipverkeer, vanaf aansluiting 31 (Wadenoijen) binnendoor naar Tiel. In combinatie met vrachtverkeer van en naar de bedrijven in het buitengebied en een groot aantal fietsers op de smalle wegen in het buitengebied ontstaan onveilige situaties.

De conclusie over de problematiek in de huidige situatie en in 2040 zonder maatregelen is als volgt:

- De A15 en de N834 zitten vol en met toekomstig verkeer neemt de vertraging op deze route verder toe. Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Tiel.
- Voor de verbetering van de doorstroming op de A15 is de gemeente afhankelijk van een initiatief van het rijk.
- In de bestaande situatie is er sluipverkeer van de zuidwestkant van Tiel (inclusief Passewaaij) door het buitengebied en de kern van Wadenoijen naar de aansluiting 31 op de A15. Met de groei van verkeer en de extra woningen in Tiel en Passewaaij neemt het sluipverkeer verder toe.
- In de huidige situatie is er sprake van verkeersonveiligheid in het buitengebied, door de mix van sluipverkeer (vaak met hoge snelheid), vrachtverkeer, en langzaam verkeer.

## ADVIESNOTA

### Doelstelling

Vanuit de conclusies over de problematiek zijn de doelstellingen geformuleerd waar projectalternatieven aan getoetst worden.

De hoofddoelstelling voor de gemeente is het *verbeteren van de bereikbaarheid van Tiel*. Met het accent op de westzijde van Tiel, vanwege de grote hoeveelheid woningbouw in Passewaaij en de verkeersproblematiek in het buitengebied bij Wadenijen.

Deze hoofddoelstelling is geconcretiseerd in subdoelstellingen voor verkeer en bereikbaarheid, voor verkeersveiligheid en sluipverkeer en voor regionale bereikbaarheid. Zodat concreet:

- De wijk Passewaaij beter wordt ontsloten
- De doorstroming op de N834 verbetert
- De toekomstige verkeersgroei kan worden opgevangen
- Een robuuster regionaal netwerk ontstaat, ook bij calamiteiten
- Smalle landbouwwegen in het buitengebied worden ontlast van sluipverkeer en waar mogelijk van zwaar vrachtverkeer
- De verkeersveiligheid verbetert in het buitengebied, in de kern van Wadenijen en op de N834.
- De verdere regionale ontwikkeling (wonen/werken) wordt gefaciliteerd
- De belasting van de A15 niet verder toeneemt en de gemeente minder afhankelijk wordt van de slechte doorstroming op de A15

### Onderzochte alternatieven

De gemeente Tiel heeft, naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2021) en de inspraakreacties daarop, besloten om vijf alternatieven hiervoor te onderzoeken:

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

Alternatief 5 is toegevoegd aan de alternatieven naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op de concept NRD. Voor de alternatieven 3 t/m 5 is tevens onderzoek gedaan naar het effect van een weefvak op de A15. Dit is een uitvoegstrook op de A15 aan de zuidzijde die een verlengde is van de huidige oprit 30 Geldermalsen en met één rijstrook direct aansluit op de genoemde alternatieven. Zie de stippellijn in figuur 1.

In de laatste fase van het onderzoek is ook alternatief 1b onderzocht, als variant op alternatief 1. In dit alternatief is gekeken naar het functioneren van een opgewaardeerde N834 bij een verdergaande aanpassing, waarbij de weg tussen de kruisingen en rotondes wordt verbreed naar 2x2 rijstroken tussen de Berekuil en de aansluiting op de A15.

## ADVIESNOTA



*Figuur 1 Initiële onderzoeksopdracht: vijf alternatieven en een weefvak*

### Participatie: betrokkenheid van de omgeving

Er is een zorgvuldig proces doorlopen waarbij inhoudelijke onderzoeksactiviteiten en participatie met omgevingspartijen parallel liepen.

In het inhoudelijke spoor is het onderzoek voor het plan-MER uitgevoerd. Hierin zijn de alternatieven verkeerskundig en ontwerptechnisch uitgewerkt en zijn onderzoeken naar milieueffecten uitgevoerd. Ook zijn er kostenramingen gemaakt voor alle alternatieven.

Voor de participatie zijn verschillende interactieve participatievormen toegepast. Zo is er een online participatieplatform gebruikt en zijn er meerdere fysieke bijeenkomsten georganiseerd.

De volgende activiteiten met de omgeving zijn uitgevoerd:

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

### Beoordeling van de alternatieven

De verschillende effecten van de alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in 2040 als er geen nieuwe weg of opwaardering van de N834 wordt gerealiseerd, maar andere voorgenomen ontwikkelingen wel plaatsvinden zoals de extra woningbouw in Passewaaij en het sluiten van de rondweg Passewaaij.

De beoordeling wordt gemaakt op basis van een +/- score waarbij de volgende schaal wordt gehanteerd:

## ADVIESNOTA

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

In de beoordeling zijn er vier hoofdthema's: doelbereik, effecten, kosten/maakbaarheid en draagvlak.

In hoeverre alternatieven bijdragen aan de vooraf geformuleerde doelstellingen, en daarmee verwachte problematiek oplossen, wordt getoetst onder de noemer doelbereik. In tabel 1 en tabel 2 worden de doelen voor de twee doelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid getoond. Op de doelstelling regionale bereikbaarheid en faciliteren van regionale ontwikkelingen is er beperkt onderscheid tussen de alternatieven, waarbij de alternatieven 2 tot en met 5 wat positiever scoren dan alternatief 1/1b, omdat een nieuwe ontsluitingsweg meer mogelijkheden biedt voor toekomstige ontwikkelingen en minder bijdraagt aan de belasting van de A15 tussen Wadenoijen en Tiel-West.

In totaliteit draagt alternatief 1 het minst breed bij aan de doelstellingen, alternatief 2 en 3 dragen het meeste bij.

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

Tabel 1 Doelstellingen Verkeer en bereikbaarheid

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

Tabel 2 Doelstellingen Verkeersveiligheid en sluipverkeer

## ADVIESNOTA

Op de overige aspecten leidt de beoordeling van alternatieven tot een divers beeld van positieve en negatieve effecten. Het verkeerskundige effect is meestal positief, voor alternatief 1 beperkt en voor de alternatieven 2 tot en met 5 zijn de positieve effecten groter.

Voor de leefbaarheid van mensen zijn de effecten voor enkele aspecten beperkt. De geluidbelasting blijkt niet toe te nemen, waarbij er lokaal wel een toename van geluid is die echter wordt gecompenseerd door een reductie van geluidhinder op andere locaties. Voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid geldt hetzelfde.

Negatieve effecten zijn er wel vanwege het ruimtegebruik en de impact daarvan op wonen, werken en barrièrewerking. Deze effecten zijn het grootst voor de alternatieven 2 tot en met 5. Ook op duurzaamheid scoren deze alternatieven slechter dan alternatief 1/1b.

Op het groenblauwe milieu zijn de effecten ook negatief, waarbij de alternatieven 2 tot en met 5 het slechtst scoren. De impact van de nieuwe weg op landschap, cultuurhistorie, op waterhuishouding en op beschermde soorten is groot. Tabel 4 geeft het overzicht van alle beoordelingen.

De kosten van de vijf alternatieven zijn geraamd. In de fase van deze haalbaarheidsstudie kent een kostenraming nog de nodige onzekerheden. Daarom is een bandbreedte gebruikelijk van -25% tot +40%. De investeringskosten zijn afgerond op miljoen euro weergegeven in tabel 3.

| Alternatief | Investeringskosten | Bovenkant bandbreedte |
|-------------|--------------------|-----------------------|
| 1           | 21                 | 29                    |
| 2           | 29                 | 40                    |
| 3           | 93                 | 130                   |
| 4           | 27                 | 37                    |
| 5           | 33                 | 47                    |

Tabel 3 Investeringskosten in miljoen €, exclusief BTW, prijspeil 2022, bandbreedte -25% - +40%.

## ADVIESNOTA

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

Tabel 4: Overzichtstabel van beoordeling van alternatieven

### Keuze voorkeursalternatief

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. Op basis hiervan is het College van B&W gekomen tot een voorkeur voor alternatief 5.

- Alternatief 5 past in de Toekomstvisie van Tiel, heeft raakvlakken met de doelen binnen de Gelderse Omgevingsvisie "Gaaf Gelderland" en is het meest toekomstvast. De inbreidingsmogelijkheden in heel Tiel zijn beperkt; de meeste (potentiële) uitbreidingsmogelijkheden liggen aan de westkant van Tiel en in buitengebied (te starten met Passewaaij 9, 10 en 11).
- Een groot deel van dit tracé valt samen met de bestaande Ophemertsestraat. De ingreep in het landschap, de aantasting karakter van

## ADVIESNOTA

het dorp Wadenhoijen 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/Wadenhoijen 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.