

Invulformat proposities woningbouw op korte termijn 2.0

1. Algemeen	
a. Naam van propositie	Uitbreiding Passewaaij met buurt 9, 10 en 11 in combinatie met aanleg westelijke ontsluitingsweg.
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	27 augustus 2025
c. Algemene omschrijving van het plan	<p><u>Algemeen</u></p> <p>Tiel wil groeien, sterker nog, Tiel moet groeien. Als stad met een regiofunctie is Tiel in een situatie beland waarbij een disbalans in de stad is ontstaan. Zo heeft Tiel een aantal voorzieningen, maar ook een bevolkingssamenstelling die voor de toekomst een financiële uitdaging zijn. Zo heeft Tiel kosten voor cultuur, onderwijs, zorg en welzijn die zwaar drukken op de gemeentelijke uitgaven. Een oververtegenwoordiging van kwetsbare doelgroepen en de daarbij komende vergt extra aandacht. Door onder andere de regionale voorzieningen, de aantrekkingskracht van Tiel voor kwetsbare groepen, is Tiel in vergelijking met omliggende gemeenten uit evenwicht geraakt.</p> <p>Om deze spiraal te doorbreken investeert Tiel de komende jaren in de bouw van een fors aantal woningen, waarbij inbreiding en uitbreiding samengaan. Hiermee wil Tiel groeien naar een stad van 50.000 inwoners. De kern is het aantrekken van nieuwe inwoners met stevige schouders. Deze ontwikkeling noemen we de schaalsprong.</p> <p>Het merendeel van de nieuwbouw voor de schaalsprong vindt plaats in het westelijk deel van Tiel. Vooruitlopend op de schaalsprong is de uitbreiding Passewaaij met buurt 9, 10 en 11 gepland (1.600 woningen). De bouw van zoveel woningen heeft een grote impact op het aantal verkeersbewegingen en dient hand in hand te gaan met infrastructurele voorzieningen. De aanleg van de westelijke ontsluitingsweg is onlosmakelijk verbonden aan de mogelijkheid voor de uitbreiding van Tiel.</p> <p>Tiel heeft momenteel twee ontsluitingswegen naar de A15. In het westen de N834 en meer in het noorden de N835. Vooral op de meest westelijk gelegen ontsluitingsweg (N834) stroopt het autoverkeer nu al op tijdens de spijstijden. Om de N834 te ontlasten en Passewaaij na de uitbreiding met buurt 9, 10 en 11 goed te ontsluiten naar de A15, is de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg noodzakelijk (zie onderstaande indicatieve afbeelding, voor een uitgebreide kaart, zie bijlage "Overzichtskaart").</p>



Ook voor een goede toekomstige doorstroming op de A15 is de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg noodzakelijk. Het verder benutten van de bestaande N834 zonder uitbreiding van de capaciteit op de A15 en aansluiting 32 vergroot de problemen op de A15.

Deze westelijke ontsluitingsweg spreidt het in- en uitvoegende autoverkeer. Dit is extra van belang nu een verbreding van de A15 ter plaatse niet aan de orde is voor Rijkswaterstaat. De nieuwe westelijke ontsluitingsweg sluit aan op de bestaande minder belaste op- en afrit van de A15 bij Wadenoijen, zie bijlage "Overzichtskaart". Door Rijkswaterstaat is aangegeven dat het belang van haar is dat er geen terugslag op de snelweg ontstaat door lokaal/regionaal verkeer. Dat is hier niet het geval en de nieuwe weg zorgt voor ontlasting van de drukke aansluiting Tiel-West (nr. 32).

Er zijn geen maatregelen nodig op de op- en afritten "Wadenoijen" van de A15 in verband met de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg.

Noodzaak westelijke ontsluiting voor Passewaaij, buurt 9, 10 en 11

Al in de Mobiliteitsvisie Tiel 2008-2020 en de Structuurvisie Tiel 2010-2030 is deze ontsluitingsweg opgenomen.

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar nut en noodzaak van de westelijke ontsluitingsweg en het verder benutten van de bestaande infrastructuur. Uit deze onderzoeken blijkt o.a. dat:

- zelfs met een geringe uitbreiding van Passewaaij er al knelpunten ontstaan in de doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen in Tiel

- nationaal prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of de huidige (twee) treinstations lossen de geconstateerde verkeersknelpunten niet op;
- benutten / aanpassen van bestaande infrastructuur biedt niet de voordelen voor Passewaaij en de verbetering van de regionale bereikbaarheid.

Daarnaast blijkt uit de onderzoeken dat een westelijke ontsluitingsweg o.a. bijdraagt een:

- structurele ontlasting van de A15 tussen Wadenoijen/Est en Tiel-West en betere verdeling van verkeer over aansluitingen op de A15 (daardoor beperken van de kans op filevorming bij de aansluitingen op de A15);
- betere verdeling van verkeer over de in-uitvalswegen Tiel;
- betere bereikbaarheid van Passewaaij vanaf het westen (A15);
- robuuster netwerk (opvangen incidenten);
- ontlasting Lingedijk van oneigenlijk (sluip)verkeer, met name bij incidenten op de A15;
- betere ontsluiting aantal grootschalige tuinbouwbedrijven. Dit vrachtverkeer moet nu over smalle landwegen rijden en dat zorgt in combinatie met fietsverkeer voor onveilige situaties.

De onderzoeken hebben geleid tot een haalbaarheid en plan MER onderzoek met een uitgebreid participatieproces met bewoners en bedrijven.. In dat onderzoek zijn de effecten en de globale kostenraming opgenomen van vijf alternatieven die zijn beschreven in de NRD. Ook in dat onderzoek is de noodzaak van de aanleg van een nieuwe westelijke ontsluiting geanalyseerd aan de hand van de Ladder van Verdaas. Deze analyse bevestigde de resultaten van de eerdere onderzoeken.

Op basis van het MER heeft de gemeenteraad op 18 december 2024 het voorkeurstracé vastgesteld. Dat besluit was nodig om de medewerking van ontwikkelaars te krijgen voor de ontwikkeling van Passewaaij 9, 10 en 11. Het haalbaarheid en plan MER onderzoek is verricht in overleg met Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, waterschap Rivierenland, regio Rivierenland, gemeente West Betuwe en ProRail.

Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeken wordt verwezen naar bijlage "Noodzaak westelijke ontsluiting voor Passewaaij, buurt 9, 10 en 11"). Alle formele vastgestelde stukken rond de haalbaarheidsstudie / het plan MER onderzoek zijn te vinden op de site <https://digitaalmertiel.movares.net>.

Uit het bovenstaande blijkt dat voor de totale uitbreiding van Passewaaij met buurt 9, 10 en 11 de realisatie van de westelijke ontsluitingsweg noodzakelijk is. Met de gevraagde bijdrage vanuit de regeling WoKT kan de totale uitbreiding versneld ontwikkeld worden. Dit geldt ook voor de schaalsprong.

Tracé westelijke ontsluiting

Het tracé van de westelijke ontsluitingsweg is geheel gelegen op gronden binnen de gemeente Tiel.

Bij het gekozen tracé gaan circa 6.700 mvt/etm. gebruik maken van de westelijke ontsluiting.

Het tracé kruist de spoorlijn Tiel-Geldermalsen, zie bijlage "Overzichtskaart". Uit oogpunt van spoorveiligheid is het niet toegestaan dat de spoorlijn gelijkvloers wordt gekruist. Vanwege de landschappelijk inpassing wordt het spoor gekruist met een tunnel.

Rondweg Passewaaij

De uitbreiding van Passewaaij met buurt 9, 10, en 11 wordt gecombineerd met het sluiten van de rondweg om Passewaaij. Deze rondweg sluit direct aan op de geplande westelijke ontsluitingsweg, zie bijlage "Overzichtskaart".

Daardoor krijgt Passewaaij in westelijke richting een directe ontsluiting in westelijke richting.

Overige delen Tiel en het buitengebied

Doordat de toename van verkeer op de N834 wordt beperkt, heeft ook de stad Tiel als geheel (inclusief de binnenplanse ontwikkelingen) baat bij de aanleg van de westelijke ontsluiting.

Door de druk op de A15 en de N834 ontstaat sluipverkeer via de Lingedijk / Lingeweg door de kern van het dorp Wadenoijen, zie bijlage "Overzichtskaart". Dit is met name het geval bij incidenten op de A15. Hierdoor wordt de leefbaarheid in deze kern ernstig aangetast en is deze route tussen Tiel en Geldermalsen onveilig voor fietsers.

Verdere toekomst: de schaalsprong

Tiel maakt zich op voor een schaalsprong naar 50.000 inwoners in plaats van de huidige 42.600 inwoners. In dit verband; het Rijk heeft contact gezocht met de provincie om te werken aan een landelijk overzicht van grootschalige woningbouwlocaties, waarbij Tiel (naast Doetinchem, Ede en Zutphen) voorlopig is aangemerkt met de locatie Passewaaij. Dit past ook binnen de landelijke ambitie om regionale ontwikkeling te versterken.

Om de schaalsprong mogelijk te maken zullen naast buurt 9, 10, en 11 nog andere forse uitbreidingslocaties moeten worden ontwikkeld. Gegeven de ruimtelijke mogelijkheden van de gemeente kunnen ontwikkellocaties met deze omvang alleen dicht in de buurt van de

	<p>beoogde westelijke ontsluitingsweg liggen. In dit verband heeft het college van B&W in juli 2025 besloten om voorlopig voorkeursrecht te vestigen op de percelen binnen het zoekgebied van de mogelijke nieuwe woonbuurten van Passewaaij, buurt 12, 13 en 14 (gelegen ten zuiden en zuidesten van buurt 9,10 en 11) die niet in het bezit zijn van de gemeente, zie bijlage "Overzichtskaart". Deze buurten moeten ruimte bieden aan ruim 2.000 woningen. De gemeenteraad moet het voorkeursrecht in september bestendigen.</p> <p>Ook een groot deel van deze extra inwoners gaat gebruik maken van de beoogde westelijke ontsluitingsweg. De westelijke ontsluitingsweg is dus niet alleen nodig voor de uitbreiding van Passewaaij met de buurt 9, 10 en 11 maar ook voor de buurt 12, 13 en 14. Uiteindelijk zal daarom het rendement van de gevraagde WoKT bijdrage € 8.400 (incl. BTW)/woning bedragen (€ 30.250.000/(1.600+2.000 woningen))</p>
<p>d. Contactpersoon, e-mailadres en telefoonnummer</p>	<p>Mark de Ligny, mdligny@tiel.nl, 06-11783616</p>
<p>2. Woningbouw</p>	
<p>a. Woningbouwvolume tot en met 2033, totaal plan woningen (netto-toevoeging)</p>	<p>Zie Excel formulier.</p>
<p>b. Woningbouwlocatie(s) kaart van de locatie+ typering woningbouw. Beschrijf het type woningen. Gaat het bijvoorbeeld om appartementen, seniorenwoningen, gestapeld of vrijstaand of een combinatie etc.</p>	<p>Zie bijlage "Overzichtskaart" en pagina 53 van de bijlage "Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11".</p> <p>Buurt 9, 10 en 11 zijn bedoeld voor alle doelgroepen; gezinnen, 1-2 persoons huishoudens, starters en ouderen. Variërend van sociale huur tot en met dure koop. Er worden appartementen en (minimaal 70%) grondgebonden woningen gerealiseerd.</p> <p>Met buurt 9, 10 en 11 spelen we in op zowel de vraag vanuit de Tielse samenleving voor zowel voldoende betaalbare woningen als een impuls om doorstroming te bevorderen. Hierdoor kunnen Tielenaars hun woon carrière binnen de eigen gemeentegrenzen vervolgen. Daarnaast stellen we ons tot doel om aanvullend en vernieuwend te zijn ten opzichte van het huidige aanbod. (zie ook pag. 50 van de bijlage "Gebiedsprogramma Passewaaij buurt 9-11"). Niet omdat het huidige aanbod niet voldoet maar omdat de woonbehoeftes zijn veranderd. Daarmee richten we ons op de doorstroom van huidige inwoners van Tiel, die anders mogelijk zouden vertrekken, én het aantrekken van mensen van buiten de gemeente.</p>

<p>c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma? (netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)</p>	<p>Zie Excel formulier.</p> <p>Bij de uitbreiding van Passewaaij met buurt 9, 10 en 11 wordt er 25% in de sociale huur gerealiseerd, 35% betaalbaar en 40 % dure koop. Redenen hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De woningvoorraad van Tiel kent relatief veel sociale huurwoningen (34% van de woningvoorraad) - De woningvoorraad van Tiel kent relatief veel betaalbare woningen (ongeveer 80% van de woningvoorraad) - Tiel is de centrumgemeente van de regio. Wil Tiel haar voorzieningenniveau op peil houden, dan is de vestiging van meer kapitaalkrachtige inwoners noodzakelijk. <p>Op regionaal niveau is twee derde betaalbaar en 30% sociale huur wel afgesproken, zie bijlage "Regionaal woningbouwprogramma".</p>
<p>3. Infrastructuur en Mobiliteit</p>	
<p>a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en de modaliteit/type maatregel die elke maatregel bedient (fiets- en voetganger, OV, auto, mobiliteitshubs, vaarweg).</p>	<p>Zie Excel formulier.</p>
<p>b. Welke koppeling is er tussen de benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteits-maatregelen en de woningbouwlocatie (s)?</p>	<p>Bij onderdeel 1c. "Algemene omschrijving van het plan" is beschreven dat de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg onlosmakelijk is verbonden aan de woningbouw. Alleen door een snelle aanleg van de westelijke ontsluitingsweg kan de totale uitbreiding van Passewaaij met buurt 9, 10 en 11 ook snel ontwikkeld worden. Met de gevraagde bijdrage vanuit de regeling WoKT wordt dit bereikt. Dit geldt ook voor de schaa sprong.</p> <p>Bij het gekozen tracé gaan circa 6.700 motorvoertuigen/etmaal gebruik maken van de westelijke ontsluiting. Deze voertuigen gaan voor het overgrote deel naar en uit Passewaaij, en in beperkte mate naar en uit overige delen van Tiel.</p>
<p>c. Is er sprake van flankerend beleid ter ondersteuning van de maatregelen? Graag een korte toelichting.</p>	<p>We verwachten niet dat door de ontwikkeling van buurt 9, 10 en 11 er sprake gaat zijn van het toevoegen van arbeidsplaatsen. In eerste instantie gaat het om een woonwijk waarbij de mogelijkheid bestaat tot het toevoegen van voorzieningen maar die zullen altijd gerelateerd zijn aan wonen (denk aan kinderopvang, aan huis verbonden beroepen). Tevens wordt gekeken naar reuring in de wijk dus kan sprake zijn van kleinschalige horeca, verbonden met andere functies in het gebied.</p>

In het gebied wordt nagedacht over duurzame mobiliteit, en een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem, Waar mogelijk wordt ingezet op het S.T.O.M.P.-principe, waarbij voetgangers- en fietsvoorzieningen en hogere prioriteit krijgen dan (parkeer)voorzieningen voor auto's (o.a. hierdoor geen doorgaand autoverkeer door de wijk).

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren gaan we in gesprek met de Provincie Gelderland en de vervoerder (Arriva) over een busroute over de te sluiten rondweg Passewaaij, waardoor – naast station Passewaaij, zie bijlage" Overzichtskaart", ook de stad Tiel en station Tiel, , zie bijlage" Overzichtskaart", beter worden ontsloten vanuit Passewaaij. Dit biedt kansen voor een toekomstbestendig en duurzaam systeem.

De nieuwe buurten liggen geheel binnen fietsafstand (max. 2.2 km) van station Passewaaij. Fietspaden in het plangebied worden aangesloten op de bestaande fietsroutes in Passewaaij.

Vanaf station Passewaaij is er 2x per half uur een directe treinverbinding met Utrecht Centraal en Woerden, en met een overstap in Geldermalsen met Den Bosch.

Van en naar het oosten is Passewaaij ook elk half uur bereikbaar, maar door een overstap van 11 minuten op station Tiel is dit reisalternatief minder aantrekkelijk. Bovendien moeten reizigers van en naar Nijmegen in Elst overstappen.

De fietsafstand tot station Tiel is circa 5 km. Daarmee is de trein maar voor weinig nieuwe inwoners van Passewaaij met herkomst en/of bestemming in oostelijke richting geen aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Momenteel wordt Passewaaij met de stad Tiel alleen aan de noordkant ontsloten met een lijnbus (eindhalte station Passewaaij).

Door sluiten van de rondweg ontstaat de mogelijkheid om ook daar een busroute te projecteren, waardoor ook de zuidelijke buurten van Passewaaij een busverbinding krijgen met de stad Tiel en station Tiel. Hierover gaan we nader in gesprek met de Provincie Gelderland en de vervoerder (Arriva).

d. Indien één of meerdere maatregelen een mobiliteitshub betreft, graag een korte toelichting op een aantal deelaspecten.

Er worden nu geen mobiliteitshubs gepland.

Wel wordt in de nieuwe wijk uitgegaan van het S.T.O.M.P.-principe, waarbij het gebruik van "de eigen auto" ondergeschikt is aan lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer.

<p>e. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en het flankerend beleid op de bereikbaarheid in het gebied?</p>	<p>Zoals bij onderdeel 1c. "Algemene omschrijving van het plan" is beschreven neemt de druk op de N834 fors toe als de totale ontwikkeling van Passewaaij buurt 9, 10 en 11 niet wordt gecombineerd met de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg. Nu al stroopt het verkeer zich hier op in spitsuren. Een toename van het verkeer op de N834 is niet alleen een lokaal probleem maar heeft ook zijn weerslag op de verkeersafwikkeling op de A15 tussen de aansluitingen 32 (Tiel-West) en 31 (Wadenoijen).</p> <p>De capaciteit/kwaliteit van het openbaar vervoersysteem is onvoldoende om een oplossing te kunnen bieden. Zoals bovenstaand bij onderdeel 3c is beschreven wordt het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen gestimuleerd, ook om de bereikbaarheid van Passewaaij buurt 9, 10 en 11 te bevorderen.</p> <p>De aanleg van de westelijke ontsluitingsweg zal de druk op de N834 (1 van de 2 uitvalswegen van Tiel) verminderen, waarvan de stad als geheel profiteert, en de doorstroming op de A15 bevorderen. Met de aanleg van de westelijke ontsluiting zorgen we voor een robuust netwerk, dat ook goed functioneert bij incidenten op de A15 of op de Waal (bijvoorbeeld bij evacuatie bij hoog water). Van de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg profiteren specifiek de toekomstige inwoners van Passewaaij 9, 10 en 11 en (wat verder in de toekomst) de toekomstige inwoners van de verdere uitbreidingen in het kader van de schaa sprong, maar ook (mede in combinatie met het sluiten van de rondweg rond Passewaaij) de huidige inwoners van Passewaaij.</p>
<p>f. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en het flankerend beleid op leefomgeving, gezondheid en veiligheid i.r.t. mobiliteit in het gebied?</p>	<p>Door de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg verbetert de doorstroming op de hoofdwegen van Tiel met alle positieve gevolgen daarvan op leefomgeving en gezondheid (luchtkwaliteit, geluidhinder). het voorkomen van doorgaand (sluip)autoverkeer door het buitengebied van Wadenoijen draagt bij aan de leefbaarheid, de gezondheid en de verkeersveiligheid .</p> <p>Het stimuleren van fietsen en lopen binnen de (uitbreiding van) Passewaaij bevordert het bewegen en de veiligheid binnen de wijk. De (sluiting van de) rondweg beperkt het autoverkeer door Passewaaij, Dit bevordert de leefbaarheid, de gezondheid en de verkeersveiligheid binnen Passewaaij.</p> <p>De keuze van een tunnel voor het passeren van het spoor is gemaakt met het oog op de ruimtelijke <i>kwaliteit</i>.</p>
<p>g. Hebben de beoogde infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen raakvlakken met het hoofdspoornet (incl. stations en bijbehorende</p>	<p><u>Spoorlijn Tiel-Geldermalsen</u></p> <p>Zoals bovenstaand is aangegeven wordt de spoorlijn Tiel-Geldermalsen gekruist door middel van een tunnel, zie bijlage " Overzichtsk kaart". De gemeente Tiel gaat ProRail verzoeken de aanleg hiervan uit te voeren als een derdewerk conform de werkwijze van de TunnelAlliantie. Deze werkwijze is door ProRail ontwikkelt om met name de meerkosten die in het verleden optraden substantieel te verminderen.</p>

<p>voorzieningen) en/of hoofdwegennet? Geef de raakvlakken met areaal van RWS of ProRail ook weer op de bij te voegen kaart.</p>	<p><u>A15</u> Voor een goede toekomstige doorstroming op de A15 is de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg noodzakelijk. Deze weg spreidt het in- en uitvoegende verkeer op de A15. Dit is extra van belang, aangezien een verbreding van de A15 ter plaatse op dit moment niet aan de orde is voor het Rijk. De westelijke ontsluiting maakt gebruik van de bestaande minder belaste aansluiting nr. 31 op de A15 bij Wadenoijen, zie bijlage "Overzichtskaat". Door Rijkswaterstaat is aangegeven dat het belang van hun is dat er geen terugslag op de snelweg wordt gekregen door lokaal/regionaal verkeer. De zorgen van Rijkswaterstaat zitten in de doorstroming en veiligheid. Vooral t.a.v. op- en afrit en afwikkeling op onderliggend wegennet.</p>
<p>h. Is er naar verwachting een aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)? Zo ja, worden er flankerende maatregelen genomen om eventuele negatieve effecten op het hoofdwegennet en hoofdspornet te beperken?</p>	<p>Zoals aangegeven wordt door een betere benutting van de bestaande aansluiting 31 (Wadenoijen) op de A15 – en daardoor een betere spreiding van het verkeer over de aansluitingen op de A15 - het risico op congestie op de A15 beperkt.</p> <p>Door de goede fietsverbindingen van Passewaaij 9, 10 en 11 met station Passewaaij en de verbeterde busverbinding van Passewaaij met station Tiel (na het sluiten van de rondweg) zal het gebruik van de treinverbindingen met Utrecht en Arnhem naar verwachting enigszins toenemen.</p> <p>Er is geen relatie met bestaande MIRT-projecten</p>
<p>i. Indien er raakvlakken zijn tussen de maatregelen en areaal van RWS of ProRail, geef met onderbouwing welke van de onderstaande soorten inzet van RWS of ProRail wordt gevraagd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassingen rijksinfrastructuur met volledige aanbesteding en uitvoering onder verantwoordelijkheid van ProRail/RWS. • Inzet van RWS/ ProRail omdat de maatregelen impact hebben op hun areaal (bijvoorbeeld toetsing en vergunningverlening) 	<p>Er zijn geen maatregelen nodig op de op- en afritten van de A15 in verband met de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg. Er is geen inzet van Rijkswaterstaat voorzien.</p> <p>Van ProRail is wel inzet nodig in verband met het kruisen van de westelijke ontsluitingsweg met de spoorlijn Tiel-Geldermalsen door middel van een tunnel. Door ProRail is aangegeven: "ProRail is bereid om de werkzaamheden voor de realisatie van een nieuwe onderdoorgang uit te voeren.</p> <p>Na ontvangst van het officiële verzoek zullen wij het kernproces starten conform de werkwijze van TunnelAlliantie, waarbij de gemeente in de eerste fase vooral zelf de regie voert.", zie bijlage "Mail ProRail". Daarnaast heeft ProRail aangegeven tot 2030 capaciteit beschikbaar te hebben.</p> <p>De zekerheid over voldoende financiering zal worden verkregen door een raadsbesluit in september, zie het gestelde bij onderdeel 5.b, en de besluitvorming rond deze propositie.</p> <p>Dit jaar zal naar verwachting het officiële verzoek aan ProRail worden gedaan. Door te werken conform de werkwijze van TunnelAlliantie kan kwaliteit, geld, samenwerking, proces en planning goed worden geborgd. Door de onderzoeken en besluitvorming in het kader van de MER-procedure zijn enkele onderdelen van de fase 1a, de Onderzoeksfase, al</p>

<ul style="list-style-type: none"> Inzet van RWS of ProRail voor afstemming op een andere wijze. 	<p>bekeken. Naar verwachting zal daarom ruim voor 2030 de voorbereiding afgerond zijn.</p>
<p>4. Bekostiging</p>	
<p>a. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?</p>	<p>Zie Excel formulier. De totale investeringskosten zijn € 60.500.000,- incl. BTW Voor een onderbouwing van de kosten, zie bijlage "Opbouw kosten westelijke ontsluitingsweg".</p>
<p>b. Wat zijn de kosten incl. btw per infrastructuurmaatregel of mobiliteitsmaatregel?</p>	<p>Zie Excel formulier. Investeringskosten: Westelijke Ontsluitingsweg (incl. BTW): € 38.724.694 Investeringskosten Spooronderdoorgang (incl. BTW): € 21.775.306</p>
<p>c. Wat zijn de reeds beschikbare en de verwachte opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen</p>	<p>Zie Excel formulier. Geen</p>
<p>d. Benodigde Rijksbijdrage</p>	<p>Zie Excel formulier. € 30.250.000,-</p>
<p>e. Is er bij het berekenen van de kosten van de maatregelen gebruik gemaakt van een SSK-raming (Standaard Systematiek Kostenramingen)?</p>	<p>Er is gebruik gemaakt van een SSK-raming. Bij de SSK-raming wordt uitgegaan van P50, excl. BTW voor de investeringskosten: € 34.335.183. In onze raming naar het college, de raad en voor de propositie gaan wij uit van P85⁺(+46%) excl. BTW voor de investeringskosten: € 50.000.000,-</p>
<p>f. Zijn voor de realisatie van de maatregelen ook WBI gelden noodzakelijk om de maatregelen te realiseren?</p>	<p>Er is geen noodzaak voor een WBI aanvraag. Voor de woningbouwuitbreiding in Passewaaij 9, 10 en 11 is er een passende begroting. In deze begroting is echter niet de aanleg van de ontsluitingsweg opgenomen.</p>
<p>5. Planning en maakbaarheid</p>	
<p>a. Wanneer zijn de mijlpalen voor de start en de realisatie van woningbouw en infrastructuur?</p>	<p>Zie bijlagen "Planning westelijke ontsluitingsweg" en "Planning Passewaaij 9-11.....". De mijlpalen zijn oranje gemarkeerd.</p>

b. Welke juridisch/planologische mijlpalen zijn er de afgelopen jaren of worden op korte termijn behaald ten behoeve van de realisatie van de woningbouw en de mobiliteitsmaatregelen?

Westelijke ontsluitingsweg

Voor de westelijke ontsluitingsweg is de Plan-MER procedure doorlopen. In dit verband is door de raad d.d. 18-12-2024 over het voorkeursalternatief besloten.

De planning van het projectplan waarmee het college d.d. 19 augustus 2025 heeft ingestemd, is uitgewerkt, zie bijlage "Planning westelijke ontsluitingsweg". Op grond van deze planning, kan het volgende worden aangegeven.

Het voorontwerp omgevingsplan wordt in 2026/2027 opgesteld.

Indien voor eind 2028 niet wordt gekomen tot minnelijke overeenstemming zal een onteigeningsprocedure worden opgestart. De gesprekken met de betrokken grondeigenaren lopen al.

De verlening van de omgevingsvergunning is gepland voor 2030.

Passewaaij buurt 9, 10 en 11

Het gebiedsprogramma voor Passewaaij buurt 9, 10 en 11, zie bijlage "Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11", is door de raad op 2 juli jl. vastgesteld. De formele planologische procedure voor de woningbouw zal naar verwachting starten in

De stedenbouwkundige uitwerking eerste fase zal dan ook gereed zijn. De planologische procedure zal gecoördineerd plaatsvinden (omgevingsplan voor gehele plangebied en aanvraag omgevingsvergunning voor de eerste woningen zodat bij vaststelling omgevingsplan gelijk de omgevingsvergunning voor die woningen verleend word. Deze woningen worden op voorhand versneld gerealiseerd met het oog op de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg.

c. Voeg bij deze propositie een PPI-planning (probabilistisch en deterministisch plannen) – planning toe van de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen Geef in de rechterkolom aan in het geval er geen gebruik wordt gemaakt van een PPI planning en onderbouw dit.

Zie bijlagen "Planning westelijke ontsluitingsweg" en "Planning Passewaaij 9-11 ...".

Binnen de gemeente werken we niet met PPI planningen. Wel met Microsoft Project planningen. Op deze wijze wordt ook een inzichtelijke planning gemaakt, waarbij verbanden tussen taken en het kritisch tijdspad (met rood aangegeven in de planningen) helder zijn. Hierdoor is het duidelijk op welke projectonderdelen vooral moet worden gestuurd om op tijd klaar te zijn. Daarnaast kunnen veranderingen in de tijdsafspraken eenvoudig inzichtelijk worden gemaakt en goed worden besproken met de betrokken partijen. Bij de gemaakte planningen is uitgegaan van:

- Een negatief scenario met maximale termijnen, weinig parallel geschakeld en met lange procedures
- Het meest realistische scenario met enige ruimte voor vertraging
- Een optimistisch scenario, maar niet onrealistisch.

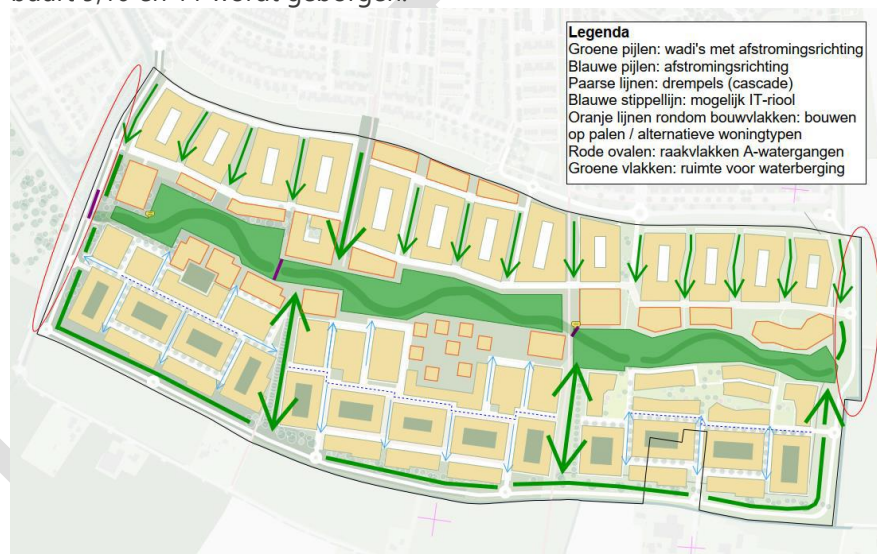
Op deze manier wordt een betrouwbare en haalbare tijdsplanning gepresenteerd die lijkt op een PPI-planning, maar dan

	<p>zonder een Monte Carlo simulatie. In alle scenario's zijn de westelijke ontsluitingsweg en Passewaaij 9-11 in 2033 gerealiseerd.</p> <p>Waar elders in deze propositie wordt gerefereerd aan de planning wordt de planning conform het meest realistische scenario bedoelt.</p>
<p>d. Zijn de ruimtelijke randvoorwaarden op orde? Geef aan op welke wijze rekening is gehouden met de thema's stikstofruimte, energie (netcongestie), economie (bijvoorbeeld uitplaatsing bedrijven) en water en bodem.</p>	<p><i>Is er sprake van voldoende stikstofruimte voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?</i></p> <p>Voor de westelijke ontsluitingsweg zijn de eerste stikstofberekeningen uitgevoerd. Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is er sprake van een zeer kleine toename van depositie, zie bijlage Voor de aanlegfase kan waarschijnlijk worden ingezet op het (gedeeltelijk) inzetten van zero emissie materieel. Voor de gebruiksfase is over de hele linie sprake van een afname van depositie, maar is er een klein oppervlak met een toename van depositie. Hier zal eerst een ecologische voortoets worden uitgevoerd.</p> <p>Afhankelijk van de uitkomsten moet wellicht gesaldeerd worden. Op basis van de laatste uitspraken RvS hierover kan dan sprake zijn van een passende beoordeling en MER-plicht, dit kan een en ander met een halfjaar vertragen.</p> <p>De verwachting is niet dat de plannen niet door kunnen gaan omdat er slechts sprake is van een zeer kleine toename en doordat het huidige agrarisch gebruik van de betrokken gronden verdwijnt. In de planning is een ruime proceduretijd opgenomen rond stikstof.</p> <p>Voor Passewaaij, buurt 9,10 en 11 zullen de eerste stikstofberekeningen in september worden uitgevoerd. Op voorhand geldt voor de aanlegfase dat ook hier een overschrijding kan worden voorkomen door in te zetten op het (gedeeltelijk) inzetten van zero emissie materieel. Voor de gebruiksfase geldt dat het sluiten van de rondweg maatgevend zal zijn, aangezien de nieuwe woningen gasloos worden gerealiseerd..</p> <p>Ook hier geldt dat afhankelijk van de uitkomsten moet wellicht gesaldeerd worden en dat het niet de verwachting is dat de plannen niet door kunnen gaan (ook hier hebben de betrokken gronden nu een agrarisch gebruik).</p> <p><i>Vormt Netcongestie naar verwachting geen vertragende factor voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?</i></p> <p>Netbeheerders, provincie en andere partners werken op dit moment aan de uitwerking van het Actieplan Netcongestie Gelderland. Netbeheerder Liander is nauw betrokken bij de vormgeving van de plannen voor Passewaaij 9, 10 en 11. Ingezet wordt op netbewuste nieuwbouw.</p> <p>Er wordt ook onderzoek gedaan naar energieconcepten voor buurt 9, 10 en 11 om zo min mogelijk van het net gebruik te maken. Door Liander is aangegeven dat bij netbewuste nieuwbouw er geen vertraging hoeft op te treden bij de realisatie van buurt 9,10 en 11.</p> <p>Bij de realisatie van de rondweg en de westelijke ontsluitingsweg speelt netcongestie niet.</p>

Is er rekening gehouden met water en bodem en drinkwaterbeschikbaarheid bij de keuze voor de ontwikkellocaties en in het stedenbouwkundig plan?

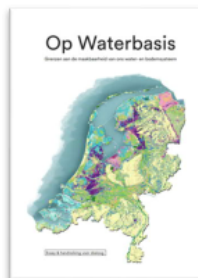
Voor buurt 9,10 en 11 is een waterstructuurplan opgesteld, zie bijlage Waterstructuurplan Passewaaij 9-11". In dit kader is een gebiedsinventarisatie gemaakt omtrent de bodemopbouw en hoogteligging.

Rekeninghoudend daarmee is de onderstaande blauwe hoofdstructuur voor buurt 9,10 en 11 vormgegeven. Hierop is te zien dat het water binnen buurt 9,10 en 11 wordt geborgen.



Centraal door het plangebied loopt van oost naar west een park dat ook een droogvallende bergingsvoorziening vormt. Deze (groen)blauwe hoofdader speelt een belangrijke rol in de hemelwaterverwerking. De deelgebieden ten noorden en zuiden van deze ader wateren hierop af. Het plaatsen van drempels is nodig om water in hoger gelegen compartimenten vast te houden en vertraagd af te voeren naar een lager gelegen compartiment. Aan de westzijde lost het systeem met de landelijke afvoernorm op het regionale watersysteem.

Om zoveel mogelijk aan te sluiten op de water- en bodemeigenschappen in het gebied, is gewerkt vanuit vijf ontwerpprincipes:



Ontwerpprincipes:

1. Niet afwentelen (niet van openbaar naar particulier, niet naar toekomstige generaties, buiten het plangebied).
2. Vergroot de sponswerking van het water- en bodemsysteem.
3. Houd rekening met extremen.
4. Een aanpasbare inrichting voor de lange termijn.
5. Benut kansen voor systeemherstel.

Met het waterschap is overlegd en zal ook verder overleg worden gevoerd over de verdere uitwerking.

Buurt 9, 10 en 11 en de westelijke ontsluiting liggen niet in de nabijheid van een drinkwaterbeschermingsgebied. En, qua drinkwatervoorziening, is dit plan al bekend bij Vitens.

Zijn bedrijfsverplaatsingen voor het plan noodzakelijk? Wat zijn de verwachte kosten van deze verplaatsing?

De westelijke ontsluitingsweg en buurt 9, 10 en 11 gaan niet ten koste van ruimte op bedrijventerreinen. Ook zijn er geen bedrijfsverplaatsingen nodig. De gronden waarop de ontsluitingsweg is geprojecteerd kennen momenteel een agrarisch gebruik.

De gronden waarop de 1.600 woningen gepland zijn in eigendom van ontwikkelaars. De gronden kennen een tijdelijk agrarisch gebruik tot start van de werkzaamheden. Binnen het plangebied van buurt 9, 10 en 11 is een zeer klein gedeelte particulier bezit, zie bijlage "Overzichtskaart". Deze gronden zijn in gebruik als hobbymatig paardenbedrijf. De bestemming van de gronden is wonen. Dit gedeelte dient nog verworven te worden vanwege de situering van de rondweg.

Zijn er nog nadere aandachtspunten? Bijv. rond klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, nabijheid van voorzieningen, gezondheid, groen/ natuur, etc.? Geef een korte duiding van wat hier aan gedaan wordt of moet worden.

Buurt 9, 10 en 11 zal een groen karakter krijgen met een park dat de buurten doorsnijdt, zie de pagina's [REDACTED] van de bijlage Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11". Het plangebied ligt op de overgang van het rivierlandschap, tussen Natura 2000-gebied Rijntakken en het Vuadabos., bijlage "Overzichtskaart". De centrale parkzone fungeert als ecologische verbinding.

De westzijde van het plangebied krijgt een natte invulling als broekbos met soorten die bestand zijn tegen tijdelijke of langdurige overstrooming. De oostzijde wordt ingericht als open duinachtig grasland met inheemse soorten die floreren op nutriëntenarme, droge bodems. Waar mogelijk wordt gewerkt met lokaal gewonnen grond en natuurlijke zaadbanken. De boomgaard tussen deze zones vormt een overganglandschap met potentie voor zowel ecologische diversiteit als kleinschalig gebruik. Samen vormen deze onderdelen een robuust, klimaatadaptief en biodiversiteits raamwerk waarin natuur en gebruik elkaar versterken. Hierdoor wordt bijgedragen aan de klimaatadaptatie, gezondheid (uitnodigen tot bewegen) en het verminderen van hittestress.

Voor fauna wordt ingezet op het principe van de vijf V's: voortplanting, verplaatsing, voedsel, veiligheid, en verbinding zie de pagina's [REDACTED] van de bijlage Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11". Deze faunaprinicipes worden specifiek gefaciliteerd voor lokale soorten.

	<p>Onderzocht wordt in hoeverre er voorzieningen moeten/kunnen worden toegevoegd aan de plannen om de aantrekkelijkheid van buurt 9, 10 en 11 te verhogen zie de pagina's van de bijlage Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11". Dit in combinatie met een lopend onderzoek naar de opwaardering/nieuwbouw/modernisering van het huidige winkelcentrum en aangrenzende scholen/zorgvoorzieningen in Passewaaij.</p> <p>Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van een circulaire gebiedsontwikkeling zie pagina 82 van de bijlage Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11". Onderdelen daarvan zijn o.a. gebruik biobased materialen (in ieder geval binnen een deel van buurt 9, 10 en 11), voorkomen afval op bouwplaats,, bouw flexibel en remontabel in bepaalde zones van buurt 9,10 en 11.</p> <p>Met de ontwikkelaars binnen buurt 9, 10 en 11 is afgesproken dat gewerkt wordt via een bouwclaimmodel (het hoofdlijnenakkoord met de ontwikkelaars dat dit vastlegt is bijna gereed). De gemeente krijgt daarbij alle gronden in eigendom en geeft die vervolgens weer uit aan de verschillende ontwikkelaars. Met deze werkwijze krijgt de gemeente een hoge mate van sturing binnen afgesproken kaders.</p>
<p>6. Bestuurlijke en regionale afstemming</p>	
<p>a. Past het plan in/c.q. wat is de bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p>Er is geen regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie. Wel zal er medio 2026, met geld uit de Regiodeal, een gezamenlijke koers worden ontwikkeld via een 'ruimtelijk ontwikkelperspectief.</p> <p>De regio stuurt de woningbouw via het regionale woningbouwprogramma. Het plan voor Passewaaij 9, 10 en 11 past in het regionaal woningbouwprogramma, zie bijlage "Regionaal woningbouwprogramma".</p>
<p>b. Is er bestuurlijk commitment voor de regionale cofinanciering van de maatregelen?</p>	<p><u>Passewaaij buurt 9, 10 en 11</u></p> <p>Voor de realisatie van buurt 9, 10 en 11 is door de raad op 2 juli jl. een gebiedsprogramma vastgesteld met daarin de stedenbouwkundige visie, zie de pagina's van de bijlage Gebiedsprogramma Passewaaij 9-11".</p> <p>Het ontwerp omgevingsplan voor buurt 9, 10 en 11 wordt na de zomer opgesteld en in in procedure genomen en naar verwachting vastgesteld in</p> <p>De gemeente heeft een hoofdlijnenakkoord met de ontwikkelaars in het gebied die bijna gereed is. Er wordt een GREX geopend als de gemeente een bouwclaimovereenkomst heeft met de ontwikkelaars Zie ook onderdeel 4.b.</p>

Westelijke ontsluitingsweg

Voor de westelijke ontsluitingsweg is de Plan-MER procedure doorlopen. In dit verband is door de raad d.d. 18-12-2024 over het voorkeursalternatief besloten.

Op grond van de planning, zie bijlage "Planning westelijke ontsluitingsweg", wordt het voorontwerp omgevingsplan in 2026/2027 opgesteld. Zie ook onderdeel 4.b.

Door de raad is een voorbereidingskrediet van € 1.450.000 beschikbaar gesteld en ingestemd met de voorkeursvariant voor het tracé van de westelijke ontsluitingsweg, ..

Het college heeft d.d. 19 augustus jl. ingestemd met een bijdrage van € 25 miljoen excl. BTW (€ 30.250.000,- incl. BTW) als gemeentelijke cofinanciering voor de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg, zie bijlage "Verklaring college financiering westelijke ontsluitingsweg met tunnel". De raad is verzocht akkoord te gaan met deze cofinancieringsbijdrage in haar vergadering van 24 september 2025. Hoe de investering wordt gedekt zal worden besloten na besluitvorming over deze propositie door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Besluitvorming over de dekking van de investering is voorzien in het 1^e kwartaal van 2026. Hiervoor zijn al een aantal financieringsmogelijkheden op basis van een positieve besluitvorming door het ministerie. Deze mogelijkheden zullen oriënterend worden besproken in de raadscommissie van 3 september 2025

Bijlagen:

- Overzichtsk kaart
- Noodzaak westelijke ontsluiting voor Passewaaij, buurt 9, 10 en 11
 - Gebiedsprogramma Passewaaij buurt 9-11
 - Regionaal woningbouwprogramma
 - Opbouw kosten westelijke ontsluitingsweg".
 - Mail ProRail
 - 3 Planningen westelijke ontsluitingsweg
 - 3 Planningen Passewaaij 9-11
 - Stikstofberekening (AERIUS) westelijke ontsluitingsweg
 - Waterstructuurplan Passewaaij 9-11
 - Verklaring college financiering westelijke ontsluitingsweg met tunnel

CONCEPT