

Rapport

Datum: 15 december 2024
Betreft: Stand van zaken Westelijke Ontsluiting Tiel

Samenvatting

De gemeente Tiel is van plan een nieuwe weg door het buitengebied van Wadenhoijen aan te leggen, het college van B&W van de gemeente Tiel heeft eind mei 2024 een voorkeursvariant gekozen ("variant 5"). Bureau Movares heeft in de aanloop daar naartoe in opdracht van de gemeente Tiel een omvangrijk Plan-MER rapport geschreven.¹ Dit MER-rapport vormde de inhoudelijke basis voor het voorgenomen besluit van het gemeentebestuur van Tiel.

Tot 16 juli 2024 konden inwoners, ondernemers, overheden en organisaties hun zienswijze insturen, 176 partijen hebben gereageerd. De gemeente West Betuwe heeft een zienswijze ingediend en is geen voorstander van de voorlopig gekozen variant.² Het college van Tiel heeft het MER-onderzoek in de zomer van 2024 ook voorgelegd aan de landelijke MER-commissie. Deze commissie oordeelde op 1 oktober 2024 dat het onduidelijk is welk probleem nu wordt opgelost. Het dringend advies van deze nationale commissie is dat er aanvullend onderzoek nodig is, voordat het college een voorstel aan de gemeenteraad kan aanbieden.³

Movares heeft een "Nota van antwoord" opgesteld als reactie op alle ingekomen zienswijzen. In slechts 12 pagina's gaat Movares inhoudelijk in op het grote aantal argumenten. Movares heeft ook een adviesnota opgesteld naar aanleiding van het rapport van de landelijke MER-commissie. Deze rapporten vormen nu de basis voor besluitvorming in de gemeenteraad op 18 december 2024, waarin het voorstel op tafel ligt definitief te kiezen voor variant 5.

Het gemeentebestuur van Tiel wil strikt vasthouden aan variant 5. Ook bureau Movares schrijft nu volledig naar deze variant toe, waar dit bureau eerder op de vlakte bleef over hun voorkeur. Zo goed als alle bezwaren tegen variant 5 uit de zienswijzen worden beknopt gepareerd, uitgesteld tot later of simpelweg genegeerd.

In dit rapport kijken we naar de bezwaren zoals verwoord in diverse zienswijzen en de inhoudelijke reactie in de "Nota van antwoord" en de Adviesnota (gemarkeerd met een groene verticale streep). Daarbij kijken we ook naar de opmerkingen van de gemeente West Betuwe en de landelijke MER-commissie en de reactie van de gemeente Tiel en Movares daarop.

¹ Zie: <https://digitaalmer.tiel.movares.net/>

² De negatieve zienswijze van de gemeente West Betuwe staat [hier](#) online:

³ In het [persbericht](#) van 1 oktober en in het [rapport](#) kunt u deze informatie in detail nalezen, kijk voor meer informatie op de website www.commissiemer.nl

Inleiding

Het voorgenomen voor het uitwerken van alternatief 5 is **onverstandig, onwenselijk** en **volstrekt onvoldoende gemotiveerd**. Het voorkeursbesluit is inhoudelijk in tegenstrijd met de uitkomsten van het uitvoerige verkeersonderzoek van Movares (plan-MER) en de standpunten van betrokken overheden, zoals de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en buurgemeente West Betuwe. Samengevat zijn de bezwaren:

- Aanleg van variant 5 zal een **verwoestende uitwerking** hebben op het cultuurhistorische Betuwse landschap, op de **natuur** (variant 5 is dwars door een stiltegebied gepland), op de **leefomgeving** en de **volksgezondheid** van inwoners in het buitengebied.
- Variant 5 heeft een negatief effect op de **verkeersveiligheid**. Deze effecten zijn zowel aan de orde voor de inwoners van Tiel, maar zeker ook voor de inwoners van West Betuwe.
- De **kosten van variant 5 veel hoger** dan wordt gecommuniceerd door het college van Tiel, omdat bij aanleg van variant 5 alsnog ook variant 1 moet worden gefinancierd.
- Het **participatietraject is onzorgvuldig** doorlopen, binnen de nieuwe Omgevingswet is dit een belangrijk aspect, inwoners van West Betuwe zijn onvoldoende betrokken en vallen bestuurlijk gezien helaas **tussen wal en het schip**.

De BCB Ophemert ziet een prima en beter alternatief, namelijk de aanleg van **variant 1B**. In dit rapport volgen we onderstaande thematische opbouw:

1. **Nut en noodzaak**: we onderbouwen waarom nut en noodzaak van een extra (derde) ontsluiting van Tiel West ontbreekt, in ieder geval dat de onderbouwing van nut en noodzaak onvoldoende is. Daarbij wordt ook ingegaan op de zogeheten Ladder van Verdaas.
2. **Alternatievenonderzoek**: we onderbouwen met een analyse waarom een objectieve beoordeling van de effecten van de verschillende varianten niet heeft plaatsgevonden.
3. **Participatie**: we geven ons beeld hoe de basisprincipes van participatie in dit traject zijn geschonden door een gebrekkige en ondoorzichtige communicatie tussen de gemeente Tiel en de gemeente West Betuwe.
4. **Interbestuurlijke samenwerking**: we gaan in op de wijze van interbestuurlijke samenwerking tussen de gemeente Tiel en de gemeente West-Betuwe of meer in het bijzonder het ontbreken daarvan.

In het concluderende hoofdstuk van dit rapport brengen het probleem terug tot de kern: "waarom is alternatief 5 aantoonbaar **de minst verdedigbare keuze**?".

De bijlagen van dit rapport bevatten een toelichting op de onzorgvuldigheid rond verkeer en groeicijfers, een puntsgewijs overzicht van de argumenten van de gemeente Tiel om voor variant 5 te kiezen, een kopie van de zienswijze van de gemeente West Betuwe en een voorstel voor het vervolg.

1. Nut en noodzaak

Bij de aanleg c.q. uitbreiding van infrastructuur is het vaste jurisprudentie dat het nut en de noodzaak voldoende dient te worden aangetoond. Bij de beoordeling van het nut en de noodzaak voor een westelijke ontsluitingsweg dienen de door de gemeente genoemde motieven in hun onderlinge samenhang te worden gezien.

Opmerking vooraf: wij betwisten het door onderzoeksbureau Movares aangehaalde **NIMBY-principe** (“not in my backyard”) voor dit project. Het kenmerkende van NIMBY is dat iedereen wel vindt dat een bepaald project er wel moet komen, maar dat men er zelf geen last van moet hebben. De voordelen heeft men in dat geval wel. Bij de voorgestelde westelijke ontsluitingsweg is er echter een grote groep bewoners die geen enkele behoefte heeft aan deze weg en ook geen enkel voordeel. Dat geldt ook voor ondergetekenden, wij gaan dus niets missen als deze weg er niet komt. Van NIMBY is dus geen sprake!

1.1. Ladder van Verdaas

De zogeheten Ladder van Verdaas (ook wel Zevensprong van Verdaas) vormt een leidraad bij de besluitvorming over de aanleg van infrastructuur. Deze integrale afweging dient plaats te vinden. Ook de **Nota Reikwijdte en detailniveau (verder: NRD)** en de MER hanteren de Ladder van Verdaas als **uitgangspunt**. Wij beargumenteren waarom de aanleg van een westelijke ontsluitingsweg gelet op deze Ladder van Verdaas geen nut en noodzaak heeft.

Uitgangspunt is dat we **alleen nieuwe infrastructuur** in Nederland aanleggen als het opwaarderen van bestaande infrastructuur geen soelaas biedt. In het huidige verkeersonderzoek (plan-MER, 21 november 2023) gaat bureau Movares uit van 5 alternatieven. Alternatief 1 gaat over het eenvoudig opwaarderen van de huidige N834. Movares concludeert dat dit alternatief geen oplossing biedt voor toekomstige verkeersproblemen.

De gemeenteraad van Tiel heeft in het voorjaar van 2023 verzocht een **extra variant** te onderzoeken. Dat is **variant 1B**. Deze variant gaat ook uit van het opwaarderen van de huidige N834, namelijk met dubbele rijbanen (de zogeheten **2x2 variant**). Uit het aanvullende onderzoek van Movares naar deze variant (uit september 2023) blijkt dat variant 1B **wél** een oplossing biedt voor de toekomstige verkeersproblemen. Volgens de “Ladder van Verdaas” kan, mag en moet nu dus alleen variant 1B de voorkeur krijgen.

In variant 1B wordt de bestaande infrastructuur dus uitgebreid en beter benut. De aanleg van een “nieuwe” westelijke ontsluitingsweg is daarmee **in strijd met de uitgangspunten van de Ladder van Verdaas**. Immers, er is geen nut en noodzaak voor een nieuwe weg als een opwaardering van de bestaande infrastructuur mogelijk is. De gemeente Tiel kan zich dan ook niet in redelijkheid op het standpunt stellen dat het noodzakelijk is om nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Standpunt Movares over Ladder van Verdaas in de Nota van antwoord:

Movares stelt dat in het MER-onderzoek nut en noodzaak is onderbouwd, met daarbij ook het afpellen van mogelijke oplossingen volgens de Ladder van Verdaas. En dat in dit MER rapport is geconcludeerd dat voor het verbeteren van de bereikbaarheid het treffen van ingrijpende maatregelen aan de weginfrastructuur noodzakelijk is. Het verbeteren van de bestaande weginfrastructuur (N834) is daarbij één optie, maar mogelijk niet voldoende probleem-oplossend. Daarom is het wat Movares betreft noodzakelijk om ook nieuwe weginfrastructuur te beschouwen, zoals ook in de NRD is opgenomen.

Zeer opvallend is dat Movares vervolgens vooral de 5 varianten uit het MER rapport aanhaalt (met voor en tegen argumenten), maar dat variant 1B nauwelijks wordt toegelicht. Movares stelt alleen dat Alternatief 1b weliswaar bijdraagt aan doelbereik, maar dat het functioneren hiervan sterk wordt bepaald door aanpassingen aan de A15 en de aansluiting op de A15. Zolang dat niet gebeurt, zijn doorstromingsmaatregelen op de N834 niet effectief en blijft er sluipverkeer in het buitengebied bestaan. Het college heeft dit zwaar mee laten wegen in de besluitvorming. Nu krijgt **Rijkswaterstaat dus de schuld** dat variant 1B niet zou kunnen gaan werken, terwijl Movares juist in het participatietraject heeft aangegeven dat verkeersdrukke op een snelwegaansluiting zonder al te veel moeilijkheden (lees: kosten) verbeterd kan worden.

Kortom: het upgraden van de bestaande infrastructuur (variant 1B) dat volgens de Ladder van Verdaas veel logischer is, wordt alleen met een gelegenheidsargument ("Rijkswaterstaat wil niet meewerken") gecounterd. Dat is onvolledig, onvoldoende gemotiveerd en totaal uit verhouding.

Met de aanleg van variant 5 zal het groene en rustige buitengebied veranderen van een landelijk, cultuurhistorisch en rustig landschap, naar **bebouwd, lawaaiig en industrieel gebied**. Nu al rijden er veel te veel vrachtwagens door het buitengebied omdat het college van Tiel toelaat dat distributiebedrijven uit de fruitsector zich (onterecht) vestigen in het buitengebied en daar ook willen uitbreiden. Uit het zakelijke perspectief van deze distributiebedrijven is dat ook logisch, hun agrarische grond is simpelweg goedkoper dan de grond op het industrieterrein. Maar willen we dat ook? Dat er dagelijks tientallen grote vrachtauto's met fruit in en uit het gebied gaan? Waarbij import en export (handel) leidend is, in plaats van de opslag van het zelf geteelde fruit. Het is natuurlijk prima als een fruitboer zijn of haar eigen geteelde fruit op eigen (agrarisch) terrein opslaat en dus ook een eigen koelcel heeft, maar de handel en distributie, zoals deze door grotere fruitondernemers in het buitengebied uitgevoerd wordt, inclusief de handel in fruit dat elders geteeld is, hoort thuis op het industrieterrein, niet in het kalme buitengebied. We moeten dit soort distributieactiviteiten niet extra gaan stimuleren met de aanleg van nog meer wegen, dat is een **onverstandige en ongewenste koers**.

In de Nota van antwoord gaat Movares helemaal niet in op het aspect dat het agrarisch landschap in De Betuwe industrialiseert. Dit is een bezwaar dat simpelweg **genegeerd** wordt. Misschien is dat niet geheel onlogisch, want het is politiek best omstreken en het gaat om grote financiële belangen. Maar cultuurhistorisch zijn we wel het landschap en de cultuur in het buitengebied aan het ruïneren.

De wethouder van Tiel heeft tijdens bewonersavonden en in de pers laten doorschemeren dat hij het zou toejuichen als er langs variant 5 nog meer ruimte zou komen om **nieuwe woningen te bouwen langs het nieuwe tracé**. Dat zijn uitspraken die rechtstreeks ingaan tegen huidige uitgangspunten, dit is ook allemaal in strijd met de bestaande omgevingsplannen en dit is niet meegenomen in de verkeerskundige doorrekening. Maar als je het als politiek argument noemt, gaan mensen (politici) dat toch meewegen. Zo krijg je ongemotiveerde en daarmee onzorgvuldige weging.

In de Nota van antwoord neemt Movares ineens de groeiambities (naar 50.000 inwoners) als **nieuw uitgangspunt**. Movares stelt dat variant 5 in de Toekomstvisie van Tiel past en het meest toekomst-fast is. Dat is **ongefundeerd** en in tegenspraak met het MER-onderzoek, dat van veel lagere (en realistische) groeicijfers van het inwoneraantal van Tiel uitging. Je kan en mag tijdens een MER-onderzoek niet ineens de uitgangspunten helemaal omgooien (veel grotere groei incalculeren, die totaal niet is afgestemd met de provincie, noch met de buurgemeenten).

Opvallend is dat Movares in de Nota van antwoord ineens meldt dat in de gemaakte afweging meespeelt dat een nieuwe ontsluitingsweg mogelijkheden biedt voor het benutten van de **toekomstige groeipotentie**. Dat is nieuwe informatie, een nieuw uitgangspunt en was geen onderdeel van de onderzoeksopdracht. Dat is **onzorgvuldig**, om lopende het proces nieuwe randvoorwaarden en doelstellingen te formuleren. Bovendien zijn die groeipotenties nog lang niet bevestigd door buurgemeenten en de provincie Gelderland.

Doel van het huidige stiltegebied is dat dit een **zo groot mogelijk aaneengesloten gebied** moet vormen. De dieren moet kunnen “verplaatsen en verblijven” in een ruim gebied, dat is buitengewoon belangrijk voor de **biodiversiteit**. De beschermde steenuil komt bijvoorbeeld veel voor in dit gebied, we zien ook herten voorbij komen en zijn leefgebied zal door variant 5 ernstig veranderen, evenals voor de andere (beschermde) diersoorten, zoals de vleermuis, steenmatter etc. De gemeente Tiel heeft dat **onvoldoende onderzocht**, maar schuift dat maar een beetje voor zich uit.

Ook de landelijke MER commissie heeft dit punt nadrukkelijk aan de orde gesteld, Movares heeft volgens de landelijke MER commissie onvoldoende onderzoek gedaan naar de biodiversiteit. In de Nota van antwoord stelt Movares simpelweg dat in de planuitwerking-fase nog wel nader onderzoek zal plaatsvinden. En stelt dus voor natuur geen onderdeel uit te laten maken van de afweging. Dat is **onrechtmatig en ongewenst**.

Door variant 5 wordt het huidige stiltegebied aanzienlijk doorkruist en wordt het gebied wat Tiel betreft kilometers ingekort. De **provincie Gelderland** heeft al aangegeven dat niet te kunnen accepteren, die stiltegebieden zijn vrij heilig. Deze zijn ook bij wet vastgetimmerd in de Omgevingsverordening van de provincie. Ook de gemeente West Betuwe heeft in een vastgestelde zienswijze (op 9 juli) nadrukkelijk vastgelegd het stiltegebied te willen respecteren. Echter, het is zo goed als **onmogelijk** een nieuwe weg aan te leggen pal naast een stiltegebied van een buurgemeente, als diezelfde buurgemeente (in dit geval West Betuwe) haar eigen stiltegebied niet wil en gaat wijzigen. De gemeente Tiel stelt iets

onmogelijks voor en heeft nauwelijks tot niet haar best gedaan dit plan af te stemmen met haar buurgemeente of de provincie Gelderland. Dat is in hoge mate **onzorgvuldig**.

Movares stelt nu in de Nota van antwoord dat op basis van de huidige omgevingsvisie en verordening van de provincie Gelderland het mogelijk is om een nieuwe ontsluiting door een stiltegebied te realiseren. Als er een nieuwe openbare weg wordt aangelegd, dan gelden de regels voor stiltegebieden daar niet voor (aldus Movares). Dit is **feitelijk onjuist** en ook in tegenspraak tot eerdere uitspraken van Movares, de communicatie van de gemeente West Betuwe en van de Provincie Gelderland. In de omgevingsverordening staan expliciet de activiteiten waarvoor de spelregels van het stiltegebied niet van toepassing zijn, zoals een boer die over een akker moet met een normale trekker. Het aanleggen van een nieuwe weg staat niet bij die uitzonderingen. Movares stelt dat een nieuwe openbare weg is uitgesloten in de bepalingen die over stiltegebieden gaan, dat is feitelijk onjuist.

Als onderdeel van de Biodiversiteitsstrategie heeft de **Europese Commissie** in 2022 de **Natuurherstelwet** voorgesteld. Inmiddels (vrij recent) is deze wetgeving ook echt aangenomen in Brussel. Het doel van de wet is de schade aan de Europese natuur tegen 2050 compleet te herstellen. De wet kent doelstellingen voor natuurherstel in verschillende, aangetaste ecosystemen. In essentie bevat deze wet een strikt **verslechteringsverbod voor Natuurgebieden**. Het doel van de wet is om de natuur en de ecosystemen in de EU-lidstaten weer gezond te maken. Dat betekent dat in 2030 aan herstel van 30% van ieder natuurgebied in slechte staat moet worden gewerkt, in 2040 60% en in 2050 90%. Er mag ook geen afname plaatsvinden van de populatie bestuivers zoals bijen en vlinders, maar er moet juist een populiatiestijging plaatsvinden na 2030. Er mag ook geen netto afname zijn van groene ruimte, in 2050 moet de hoeveelheid groene ruimte met 5% zijn toegenomen ten opzichte van 2021. Dat betekent bij aanleg van variant 5 een enorme investering voor Tiel om landbouwgrond elders te gaan hervormen naar natuur als deze weg wordt aangelegd, dat wordt nog een **buitengewoon kostbare en complexe operatie**, waar op dit moment in de kosten geen rekening mee wordt gehouden. Terwijl deze kosten bij variant 1B nauwelijks tot niet aan de orde zijn. Het college van Tiel voert dus een **ondeugdelijke kostenanalyse** uit.

In de Nota van antwoord gaat Movares helemaal niet in op het kostenaspect rond natuur. Dit aspect wordt simpelweg **genegeerd**. Bij Variant 1B zal de impact op natuur veel kleiner zijn, omdat dit vooral een verbreding van een bestaande weg is, geen nieuwe doorsnijding van een beschermd stiltegebied.

Door de voorgenomen aanleg van variant 5 zal het **plattelandleven** flink veranderen. Movares concludeert terecht in de plan-MER: *“De ruimtelijke kwaliteit van een lokale weg in een fruitlandschap zal wezenlijk veranderen door de aanleg van dit tracé door het aanwezige verkeer. Het karakteristieke beeld verdwijnt.”* (pagina 74). Er komt dwars door het landschap een lawaaierige muur van asfalt te lopen, die de rust en het noaberschap flink zal aantasten. Inwoners die zelf gekozen hebben om in het buitengebied te gaan wonen en daar ook te investeren hebben dat bewust gedaan en hun leefomgeving zal ernstig worden aangetast. Als je dan al een weg door het buitengebied wil aanleggen, doe het dan langs bestaande infrastructuur (in dit geval de spoorlijn). Maar Tiel wijst dat dan om redenen van kosten af,

terwijl die kostenindicaties weer van geen kanten kloppen. Zo heeft het college van Tiel bijvoorbeeld de **kostenindicatie van variant 3 flink opgeklopt** door allemaal extra tunnelbakken te positioneren, waarvan de helft niet nodig is.

In de Nota van antwoord gaat Movares helemaal niet in op het aspect kosten, De bezwaren die op dit punt zijn ingediend (onbalans in het kostenvergelijk) worden **genegeerd**. Ook de maatschappelijk-culturele aspecten (het doorsnijden van leefgemeenschappen) wordt niet bekeken, Tiel doet alsof de mensheid ophoudt aan haar eigen gemeentegrens.

1.2. Doelstellingen

In april 2019 heeft de gemeenteraad besloten om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg. De basis daarvoor zijn de resultaten uit een verkeerskundig onderzoek uit 2018. Deze is zo samengevat:

2.4.3 westelijke uitvalsweg

De westelijke uitvalsweg heeft twee functies:

1. verbeteren van de bereikbaarheid van Passewaaij door het bieden van een directe ontsluiting van en naar de A15 in westelijke richting;
2. het oplossen van knelpunten op de bestaande westelijke ontsluiting van Tiel: de N834 en de A15 tussen Est/Wadenloijen en Tiel.

In deze NRD is het volgende opgenomen over het doel van de NRD (p. 1):

"In de NRD wordt de onderzoeksopgave voor het MER vastgelegd. Dit document bepaalt de inhoudelijke scope en is onderdeel van het omgevingsproces. De NRD vormt hiermee de onderzoeksagenda voor een milieueffectrapportage waarin verschillende oplossingsrichtingen worden beoordeeld. Na het MER volgt het besluit over de haalbaarheid en wordt een oplossingsrichting gekozen die vastgelegd wordt in een bestemmings- of omgevingsplan."

Volgens de NRD is het verbeteren van de bereikbaarheid van Tiel het overkoepelende hoofddoel (p. 9). Daaronder vallen de volgende (sub)doelen:

- Een betere ontsluiting voor Passewaaij;
- Het verbeteren van de doorstroming op de N834;
- Het verminderen van het sluipverkeer op de erftoegangswegen in het buitengebied van Tiel;
- Verbeteren van de regionale bereikbaarheid;
- Het verbeteren van de doorstroming op de rijksweg A15.

In de MER zijn deze doelen verder uitgewerkt (p. 7).

De aanleg van een westelijke ontsluitingsweg, zoals uitgewerkt in variant 2 t/m 5 van de alternatievenafweging (NB: variant 1 en 1B gaan uit van het opwaarderen van de huidige structuur), draagt niet, althans niet voldoende, bij aan deze doelstellingen. Het besluit hierover is **onzorgvuldig** omdat in de conclusie van de MER de toetsing aan dit doel en de subdoelen onvoldoende is gemotiveerd. In de conclusie van Movares in paragraaf 14.1 komen de

doelstellingen “Verbeteren van de regionale bereikbaarheid” en “Het verbeteren van de doorstroming op de rijksweg A15” in het geheel niet terug.

In de Nota van antwoord neemt Movares een **onjuiste afslag**. Op pagina 13 staat: “Uit het onderzoek is gebleken dat het aanpassen van de bestaande N834 onvoldoende bijdraagt aan de bereikbaarheid van de gemeente.” Deze stelling gaat op voor het oorspronkelijke MER onderzoek over variant 1 tot en met 5, maar het Movares onderzoek over **variant 1B** (september 2023) toonde juist aan dat die aanpassing van de bestaande N834 (verdubbeling rijbanen), **weldegelijk bijdraagt aan de bereikbaarheid** van de gemeente. Conclusie in september 2023 was dat verkeerskundig deze oplossing (variant 1B) even goed is als de varianten door het buitengebied en dat Movares geen aanbeveling doet om te gaan voor een nieuwe weg door het buitengebied. Movares vond dat toen meer een politieke afweging en kon dat verkeerskundig niet motiveren. De Nota van antwoord is dan ook op dit onderdeel **onjuist** en **misleidend**.

Het is onzorgvuldig om de doelstellingen wel te noemen en te onderzoeken, maar deze vervolgens niet mee te nemen in de conclusie van het onderzoek. Als deze twee aspecten worden meegenomen, blijkt dat de nut en noodzaak nog minder aanwezig is. Immers, zolang Rijkswaterstaat de A15 niet verbreedt **blijft er een doorstroomprobleem**. De aanleg van een derde ontsluiting gaat er dan wat ons betreft alleen toe bijdragen dat mensen sneller in de file staan op de A15. Ook aan het (sub)doel regionale bereikbaarheid wordt geen conclusie verbonden. Hier is naar onze mening onvoldoende naar gekeken. Dat is in lijn met de aanpak vanuit de gemeente Tiel bij dit project; er **niet vanuit regionale invalshoek** is gekeken. Wij zullen verderop in deze zienswijze betogen dat ook om die reden de alternatieven 2 tot en met 5 geen oplossing zijn.

Een van de doelen is een betere ontsluiting van Passewaaij. De plan-MER laat zien dat er meerdere aspecten zitten aan de ontsluiting van Passewaaij. In hun memo van 20 maart 2024 geeft Movares aan dat de alternatieven 4 en 5 weinig verkeer aantrekken op de nieuwe weg. Het memo van 20 maart 2024 van Movares zegt daarover: “*Alternatieven 4 en 5 hebben vergelijkbare negatieve gevolgen voor milieuaspecten en zijn wat minder beoordeeld op doelbereik.*” De weg in alternatieven 4 en 5 ligt dus voor een groot deel te ver van Passewaaij en om die reden gaat een groot deel van de bewoners van Passewaaij juist geen gebruik maken van een alternatief 4 of 5.

- Verbeteren van de doorstroming op de N834.
- Het verminderen van het sluipverkeer op de erftoegangswegen in het buitengebied van Tiel.

Movares geeft in hun memo van 20 maart 2024 aan dat een groot deel van de problematiek van de doorstroming op de N834 en het sluipverkeer pas wordt opgelost als de doorstroming op de A15 toeneemt. In die zin is de aanleg van een nieuwe ontsluiting van Tiel voor het oplossen van het sluipverkeer geen oplossing en daarmee **ontbreekt de nut en noodzaak** op dit punt voor de aanleg van een dergelijke ontsluiting. Daarbij merken we op dat er in de MER vooral gekeken is naar het tegengaan van het **sluipverkeer** op de Lingedijk/Lingeweg. Dit is om voorgaande reden dan ook te beperkt aangezien het probleem rondom het sluipverkeer verplaatst zolang de doorstroming op de A15 niet is opgelost.

1.3. Sluipverkeer

Wij stellen ons daarbij aanvullend op het standpunt dat de gemeente **breder onderzoek** had moeten verrichten naar de gevolgen van de verkeersveiligheid en het sluipverkeer ter plaatse van de **Bommelweg** als gevolg van de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg, niet alleen voor de gemeente Tiel maar ook voor de gemeente West Betuwe. Nu de gemeente dit onderzoek heeft nagelaten, is niet inzichtelijk geworden of er verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. Gelet hierop is de keuze voor het voorkeursalternatief niet zorgvuldig tot stand gekomen. In paragraaf 2 (Alternatievenonderzoek) werken wij dit verder uit.

In de Nota van antwoord spreken Movares en de gemeente Tiel elkaar direct tegen. Movares concludeert *“In het onderzoek van Movares is **sluipverkeer wel meegenomen**. Uit dit onderzoek blijft dat een nieuwe ontsluitingsweg zorgt dat verkeer deze weg gaat gebruiken en minder gebruik maakt van de landweggetjes in het buitengebied (sluipverkeer is gevolg van problematiek van de A15/Rijkswaterstaat)”*. En: *“De verkeersintensiteit op de Bommelweg in Est **neemt af** ten opzichte van de huidige situatie. Er is derhalve geen aanleiding om te veronderstellen dat met een nieuwe gebiedsontsluitingsweg naar aansluiting 31 op de A15 een merkbare toename ontstaat op de wegen in Est en Meteren”*.

De gemeente Tiel communiceerde echter nadrukkelijk in mei 2024 dat er **juist geen onderzoek** is gedaan naar sluipverkeer over de Bommelweg, omdat dit geen onderdeel van de nota NRD was. In de zienswijzen (ook van de gemeente West Betuwe) zijn grote zorgen geuit over het te verwachten sluipverkeer. Zodra de A15 vast staat (en bij file staat de A15 vaak vast), gaat lokaal verkeer de binnenwegen gebruiken. Verkeer uit de richting Rotterdam naar Tiel zal vanzelfsprekend bij afslag Est de Bommelweg pakken naar de rotonde met de nieuwe weg van variant 5. En in de ochtend zal dat andersom ook gebeuren, verkeer uit Passewaaij gaat dan massaal pas bij oprit Est de A15 op richting West Nederland. In de Adviesnota bevestigt Movares dat ze geen onderzoek naar verkeersmodellen heeft gedaan bij aanleg van variant 5, Movares doet enkel uitspraken over huidig sluipverkeer over de Bommelweg. Maar daar zit nu relatief weinig sluipverkeer, omdat je op dit moment via de Bommelweg alleen met een vrij grote omweg Passewaaij kan bereiken.

De informatie van Movares in de Nota van antwoorden en de communicatie van de gemeente Tiel **spreken elkaar tegen**. En Movares toont geen enkel onderzoek aan met verkeersmodellen rond de Bommelweg. Daarbij speelt ook dat de Bommelweg op dit moment (zeker aan de kant van Est) een nauwe gevaarlijke straat is en dat bij een forse verkeerstoename de gemeente West Betuwe fors zal moeten investeren om het verkeer daar veilig te houden. Dat betekent zelfs misschien het slopen van huizen, die daar vrij dicht op de weg staan. Deze **extra kosten** (dat gaat al snel in de miljoenen lopen) zijn **niet meegewogen** in de afweging van de gemeente Tiel.

1.4. Afrondend nut en noodzaak

De uitgangspunten uit de NRD zijn van belang omdat die het ijkpunt zijn voor de uitgevoerde MER. Wij zullen verderop in deze zienswijze uitleggen dat in de onderbouwing van het voorkeursalternatief 5 door het college, deze uitgangspunten worden losgelaten. Daarmee is qua uitgangspunten de grondslag onder de uitgevoerde MER komen te vervallen.

Uiteindelijke verdere besluitvorming in onder andere een omgevingsplan vindt de basis in deze NRD en de daaropvolgende uitgevoerde MER. Het vaststellen van een omgevingsplan voor de aanleg van een westelijke ontsluitingsweg zal dan ook **in strijd met het evenredigheidsbeginsel** zijn. De aanleg van een westelijke ontsluitingsweg is namelijk niet geschikt om de daarmee beoogde doelen zoals omschreven in de NRD en de MER te bereiken. Dat is in strijd met artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

De Nota van antwoord gaat niet in op het schenden van het evenredigheidsbeginsel uit artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

2. Alternatievenonderzoek

Het alternatievenonderzoek vertoont naar inhoud en wijze van totstandkoming zodanige gebreken, dat de gemeente zich hier **in redelijkheid** niet op heeft kunnen baseren bij de keuze voor het voorkeursalternatief 5.

2.1. Niet in overeenstemming met NRD

Movares geeft als conclusie aan in de MER en ook in de aanvullende notitie d.d. 20 maart 2024, dat er niet een alternatief is waar zij zonder meer een positief advies over geven, maar dat de alternatieven 2 tot en met 5 op een groot aantal aspecten negatief scoren en dat de alternatieven 4 en 5 **minder scoren op het doelbereik**. Het enige wat zij aangegeven is dat een keuze voor deze laatste twee alternatieven gebaseerd zou kunnen zijn op plannen die nu nog niet bekend zijn.

Dat is een **vreemde redenering** omdat hun opdracht was een MER uit te voeren vanuit de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in de NRD. Op basis daarvan heeft de MER en een aanvullende MER plaatsgevonden. Het college verandert bij de onderbouwing van het voorkeursalternatief de uitgangspunten rondom inwonersaantallen en aantal woningen. Door nu ná afronding van de MER de uitgangspunten te gaan veranderen (met nieuwe, additionele groeiplannen), verlaat het college de reikwijdte van de nota NRD. En dan is het hele MER-onderzoek van Movares volgens ons niet zorgvuldig tot stand gekomen.

Aangezien dit niet de vraag is geweest waarmee Movares vanuit de NRD de MER gestart is, is wel de vraag wat de reden is geweest waarom Movares heeft gemeend een dergelijke formulering op te nemen in de memo van 20 maart 2024. Het wekt toch de **schijn van beïnvloeding en/of sturing op de uitkomsten van de advisering over de MER** van de zijde van de gemeente. Indien sprake is van een dergelijke beïnvloeding dan zou dat een strijdigheid opleveren met het verbod op **vooringenomenheid** als bedoeld in artikel 2:4 Awb.

In de Nota van antwoord geeft Movares een nieuwe toelichting op de extra groeiplannen van Tiel die pas gaande de rit (lees: pas de afgelopen maanden) op tafel zijn gekomen. Movares stelt dat in de verkeersberekeningen rekening is gehouden met de geplande woningbouw en de vooruitzichten voor de werkgelegenheid in de gemeente Tiel die op **peildatum 1-1-2021** in beeld waren. Let wel: daar zitten de grote nieuwe groeiplannen dus nog niet in! Wel geeft Movares nu aan dat een verbeterde bereikbaarheid verdere regionale ontwikkeling van wonen en werken kan faciliteren. En dat om die reden in de gemaakte afweging (nu wel) meespeelt dat een nieuwe ontsluitingsweg mogelijkheden biedt voor het benutten van de toekomstige groeipotentie. Meer **toelichting, onderzoek of motivering biedt Movares niet**.

Dat is een **ernstige tekortkoming** in deze Nota van antwoord, Movares trekt nu ineens conclusies over groeipotenties en de faciliterende rol van een nieuwe weg. Deze conclusies worden echter niet onderbouwd en niet toegelicht, terwijl dit de kern van de redenering is om (wel) te kiezen voor variant 5. Dat is hoogst **onzorgvuldig** van Movares.

2.2. Gebaseerd op onjuiste gegevens en uitgangspunten

In de NRD zijn de oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek en de haalbaarheid van een westelijke ontsluiting onderzocht. Er is daarbij uitgegaan van verkeerscijfers uit het verkeerskundig onderzoek uit 2018, al dan niet geactualiseerd in 2021. In de MER en bij de keuze voor het voorkeursalternatief is tevens uitgegaan van deze **verouderde gegevens**. Ook in de Quicksan van de Antea Group uit 2022 is slechts naar de korte termijn maatregelen gekeken en zijn de gegevens niet geactualiseerd.

Artikel 16.5. (houdbaarheid onderzoeksgegevens) van de Omgevingswet schrijft wettelijk voordat onderzoeksgegevens ouder dan twee jaar niet zonder nadere onderbouwing kunnen worden gebruikt:

- 1. Bij het nemen van een besluit op grond van deze wet kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van rapporten met gegevens, onderzoeken of inventarisaties die bij het ontwerpbesluit of, bij het ontbreken daarvan, bij de aanvraag zijn gebruikt en die bij de vaststelling van het besluit niet ouder zijn dan twee jaar.*
- 2. Bij het nemen van besluit op grond van deze wet kan ook gebruik worden gemaakt van gegevens uit rapporten die bij de vaststelling van het besluit ouder zijn dan twee jaar als wordt onderbouwd dat de gegevens nog actueel zijn.*

De gegevens uit het verkeerskundig onderzoek zijn zodanig verouderd, dat om deze reden geen gebruik meer kan worden gemaakt van deze gegevens. Enige onderbouwing waarom die gegevens nog gebruikt zouden mogen worden ontbreekt in dat verband. Het staat op dit moment derhalve niet vast of er – als zou worden uitgegaan van actuele cijfers – wel sprake zou zijn van verkeersproblematiek. Het alternatievenonderzoek vertoont naar inhoud en wijze van totstandkoming dan ook zodanige gebreken, dat de gemeente zich hier niet op kan en mag baseren. Op basis van deze gegevens heeft het college in redelijkheid niet voor voorkeursalternatief 5 kunnen kiezen.

Zoals in de paragraaf hiervoor beschreven geeft Movares in de Nota van antwoord geen toelichting op de extra groeiplannen van Tiel die pas gaande de rit (lees: pas de afgelopen maanden) op tafel zijn gekomen. Movares stelt netjes dat in de verkeersberekeningen rekening is gehouden met de geplande woningbouw en de vooruitzichten voor de werkgelegenheid in de gemeente Tiel van **peildatum 1 januari 2021**.

Movares nu in een enkele regel aan dat een verbeterde bereikbaarheid verdere regionale ontwikkeling van wonen en werken zou kunnen faciliteren. En dat om die reden in de gemaakte afweging (nu wel) meespeelt dat een nieuwe ontsluitingsweg mogelijkheden biedt voor het benutten van de toekomstige groeipotentie. Meer **toelichting, onderzoek of motivering biedt Movares niet**. Dan kan het gemeentebestuur dus niet in redelijkheid voor voorkeursalternatief 5. Als de gemeente Tiel alleen wil sturen op gevoel, waarom geeft deze gemeente dan meer dan € 200.000 onderzoekskosten aan bureau Movares uit?

2.3. (Milieu)effecten niet c.q. niet zorgvuldig beoordeeld

In het bespreekvoorstel aan de gemeenteraad van Tiel van 14 mei 2024 geeft het college aan dat: *“Omdat geen enkel alternatief ‘het hoogste scoort’ op alle onderdelen, maakt in onze afweging naast de informatie uit de Plan-MER, ook het maatschappelijke draagvlak en de toekomstgerichtheid zwaarwegend onderdeel uit.”* Het college geeft daarbij niet aan wat onder het “hoogste scoren” wordt verstaan en hoe dat dan zit met de negatieve effecten op de verschillende aspecten. Daarmee miskent het college de verantwoordelijkheid die ze heeft om alle belangen af te wegen en op die manier tot een oordeel te komen. Ze handelt hiermee **in strijd met artikel 3:4 Awb** (zorgvuldigheidsbeginsel). Immers qua te bereiken doelen scoren de verschillende alternatieven wellicht min of meer gelijk. Alhoewel dat voor de alternatieven 1, 4 en 5 niet zo is, die scoren wel degelijk lager dan 1b, 2 en 3 (p. 142 plan-MER).

Het college maakt geen afweging in het geheel van de negatieve effecten afgezet tegen de positieve effecten. Het college gaat aan die afweging voorbij, dat is onzorgvuldig en in strijd met het **zorgvuldigheidsbeginsel**. Het college voegt twee criteria toe. Ten eerste zijn wij van mening dat die criteria zoals hiervoor betoogd niet nodig zijn om tot een keuze te komen. Ten tweede onderbouwen we verderop in deze zienswijze waarom ook het aspect maatschappelijk draagvlak en toekomstgerichtheid dit besluit niet kunnen dragen.

Voor een aantal specifieke punten geven wij hieronder ter illustratie aan dat de inhoudelijke **afweging niet voldoende dan wel onvolledig** is. Dat geldt in ieder geval en dus niet uitsluitend voor de verkeerstudie en het onderzoek naar landschap en natuur.

Deze conclusie (te weinig onderbouwing) is ook nadrukkelijk benoemd door de **landelijke MER Commissie** (oktober 2024). De MER Commissie adviseerde op 1 oktober 2024 nadrukkelijk het MER-rapport met deze informatie aan te vullen, voor- dat de gemeenteraad een besluit neemt. De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER-rapport dat **belangrijke informatie ontbreekt**. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het nemen van de voorkeursbeslissing over het tracé van de westelijke ontsluitingsweg Tiel. Wat betreft de landelijke MER-Commissie moet Movares de effecten op beschermde natuur volledig beschrijven. Zo zijn de stikstofdepositieberekeningen per alternatief onvolledig. Dit komt vanwege het ontbreken van de op te heffen agrarische emissies bij alternatieven op landbouwgrond. Ook ontbreekt voldoende inzicht in de aanwezigheid van beschermde soorten. Er is ook verdere uitwerking nodig van een aantal milieuthema's voor landschap, cultureel erfgoed en grondstoffengebruik.

2.4. Analyse van de verkeerstudie onjuist

Een belangrijk criterium voor de keuze van Tiel van een voorkeursvariant is het voorkomen van **sluipverkeer** door het dorp Wadenrijen (nu via de Lingedijk). De twee meest zuidelijke varianten (4 en 5) bevatten een rotonde op de Bommelweg bij de Nieuweweg. Juist deze rotonde gaat voor een enorme extra verkeersdrukte (sluipverkeer) zorgen over de Bommelweg tussen die rotonde en A15-afslag Est. Tijdens de spits staat de A15 vast, verkeer gaat zich dan door het buitengebied verplaatsen en pas bij Est of Meteren van of op de A15, of nog erger: verkeer naar het zuiden gaat zich door Est wurmen en pas bij de A2 afslag Waardenburg de snelweg op. Dit soort sluipverkeer is er nu al, dat wordt met het verkeer uit Tiel nog veel erger.

Dit "nieuwe" sluipverkeer bij aanleg van variant 5 heeft grote consequenties voor de verkeersveiligheid op de Bommelweg, waar veel schoolgaand fietsverkeer in de spits rijdt. Het verkeersdoel ("minder sluipverkeer") zal dus bij de aanleg van varianten 4 of 5 niet gehaald worden, het **sluipverkeer** gaat zich helaas verplaatsen en naar ons beeld gaat het sluipverkeer zelfs toenemen. Waarom? Op dit moment kan verkeer naar Tiel vanaf de A15-afslag Wadenrijen zich (met enige moeite) verplaatsen langs de Lingedijk, via de Berenkuil rotonde, naar Tiel. Als variant 5 wordt aangelegd, ontstaat er als het ware een rode loper voor verkeer uit Tiel over de nieuwe weg variant 5, waarbij als de A15 vaststaat (en dat gebeurt bijna dagelijks tijdens de spits), het verkeer over de Bommelweg gaat rijden naar de A15-afslag Geldermalsen/Est. De inwoners uit het buitengebied hebben dit meermaals aangegeven, in gesprekken, via e-mails, tijdens bewonersavonden en in de krant, maar de ambtelijke projectleiding in Tiel is van mening dat de verkeerseffecten over de Bommelweg geen onderdeel van de plan-MER-studie zijn en dus ook **niet onderzocht** worden.

Wij vinden dat de gemeente onderzoek had moeten verrichten naar de gevolgen van de verkeersveiligheid en het sluipverkeer ter plaatse van de Bommelweg als gevolg van de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg. Nu de gemeente dit onderzoek heeft nagelaten, is niet inzichtelijk geworden of er verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. Gelet hierop is de keuze voor het voorkeursalternatief **niet zorgvuldig** tot stand gekomen. Wij wijzen op een uitspraak

van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ('ABRvS') van 19 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2631:

“Naar het oordeel van de Afdeling had de raad onderzoek moeten verrichten naar de mogelijke hinder en de verslechtering van de verkeersveiligheid voor de bewoners ter plaatse van de aantakking op de Bernhardstraat als gevolg van voormeld alternatief. Nu de raad dit onderzoek heeft nagelaten, is niet inzichtelijk geworden of voor deze bewoners onaanvaardbare hinder en een verkeersonveilige situatie zullen ontstaan. Ook heeft de raad niet inzichtelijk gemaakt waarom het behoud van bouw-mogelijkheden dient te prevaleren boven de belangen van [appellant sub 5]. Gelet hierop is het besluit in zoverre niet met de te betrachten zorgvuldigheid voorbereid. Het betoog van [appellant sub 5] slaagt.”

In paragraaf 1.3 zijn we al uitgebreid ingegaan op het thema **sluipverkeer**, dat dit niet alleen een zorgpunt is op de Lingedijk, maar ook op de Bommelweg.

De landelijke MER Commissie verwoordt het in haar analyse oktober 2024 buitengewoon helder: **“Informatie ontbreekt** voor welke verkeersproblemen de nieuwe weg een oplossing moet bieden: goed inzicht in de huidige (verkeers)situatie is noodzakelijk om de juiste doelen te stellen en oplossingen te vinden. Een **duidelijke uitleg en kwantificering ontbreekt** over welke doelen op basis van de probleemstelling er zijn gesteld. Ook is niet helder of er samen met dit project ook andere doelstellingen, zoals voor klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid worden gesteld. De alternatieven volgen op het vaststellen van duidelijke probleem- en doelstellingen. In algemene zin **ontbreken nu uitwerkingen van alternatief 1b**, andere mobiliteitsmaatregelen en een toets aan het doelbereik. Verder is niet duidelijk welke rol milieuoverwegingen hebben gespeeld bij de ontwikkeling van de alternatieven.”

2.5. Zorgvuldig onderzoek naar landschap en natuur ontbreekt

Het college van Tiel erkent dat variant 5 gevolgen zal hebben voor het landschap en de natuur. Een onderzoek naar deze gevolgen/effekten voor de buurgemeente West Betuwe is vervolgens **nergens te vinden** en ook niet zichtbaar in het voorlopige besluit. Het landschap waar we bij deze ontwikkeling mee te maken hebben, wordt aan de West-Betuwse kant van de gemeentegrens hoog gewaardeerd in het gemeentelijk erfgoedbeleid. De afweging door het college van deze ontsluiting tegen de **kernkwaliteiten landschap** uit de provinciale omgevingsverordening ontbreekt. In dat kader lijkt het ons van belang om vast te stellen welke variant de minste aantasting van de kernkwaliteiten oplevert en als er vervolgens een keuze voor een variant is gemaakt, is het zaak dat er wordt gekeken welke landschapsversterking gedaan kan worden.

Wij concluderen aldus dat niet vaststaat of variant 5 de minste aantasting van de landschapskwaliteiten oplevert en we weten nog helemaal niet wat er bij variant 5 aan landschapsversterking kan worden gedaan. Het is **in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel** en **motiveringsbeginsel** om dit niet mee te nemen in de afweging.

In de Nota van antwoord meldt Movares nu dat een groot deel van variant 5 samenvalt 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, aldus Movares. Dit is **feitelijk onjuist**. Minder dan een kwart van het tracé van variant 5 loopt langs de Ophemertsestraat en meer dan de helft van dit tracé gaat dwars door bestaand landbouw en natuurgebied. Terwijl bijvoorbeeld bij variant 3 meer dan de helft van het tracé langs het bestaande spoor loopt.

Ten tweede ontbreekt nog steeds ieder spoor van afweging rond de **kernkwaliteiten** van het gebied, ondanks het feit dat dit argument door verschillende indieners van zienswijzen is ingebracht. Movares en de gemeente Tiel zwijgen en negeren simpelweg dit onderdeel, in strijd met **zorgvuldigheidsbeginsel** en **motiveringsbeginsel**.

2.6. Conclusie Alternatievenonderzoek

Op basis van het voorgaande concluderen wij dat de verrichte alternatieven beoordeling nog steeds grove gebreken en leemten in kennis bevat. En dat Movares, noch de gemeente Tiel, op grond hiervan rechtmatige kan kiezen voor een voorkeursalternatief. De afweging van de voor- en nadelen van de alternatieven heeft **niet zorgvuldig** plaatsgevonden en is op **onjuiste gegevens** gebaseerd. Het voornemen om te kiezen voor voorkeursalternatief 5 is om die reden op onzorgvuldige wijze en zonder deugdelijke motivering tot stand gekomen. Dat is in strijd met artikel 3:2 en 3:46 van de Awb.

3. Participatie

Onder de Omgevingswet is participatie verplicht. Participatie gaat om het actief betrekken van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties, voorafgaand aan de besluitvorming. Participatie is niet beperkt tot gemeentegrenzen. Alle betrokkenen bij een plan moeten kunnen participeren.

De adviestafel en participatie-platforms boden volgens het college van Tiel geen adequate weergave van de draagvlakmeting. Dit roept vragen op over de representativiteit en transparantie van het participatieproces. Het college heeft zich onvoldoende rekenschap gegeven van de serieuze bezwaren die tijdens deze participatie naar voren zijn gebracht. Het college had dan ook in redelijkheid niet aan de motivering van het voorkeursalternatief ten grondslag kunnen en mogen leggen dat alternatief 5 minder weerstand heeft dan de andere alternatieven (punt 4.1 van het collegevoorstel). Dat is **feitelijk onjuist**.

De gemeente Tiel heeft adviestafels georganiseerd over alternatief 1B en alternatieven 2 en 3. In haar notitie op 16 januari 2024 constateerde het college een rode vlag (- -) voor lokaal draagvlak voor alternatieven 1B, 2 en 3. Voor alternatief 5 (langs Ophemert) was in januari de inschatting van de gemeente Tiel dat dit alternatief gunstiger zou scoren wat betreft draagvlak dan de andere alternatieven. Dit was een ambtelijke aanname en niet gebaseerd op onderzoek of op concreet contact met inwoners uit de gemeente West Betuwe, dit is **onzorgvuldig**.

Daarop ontstond veel verzet in Ophemert en werd er een druk bezochte bewonersavond georganiseerd op 6 maart 2024. Daar erkende wethouder Dijkstra aan de 120 aanwezigen dat ook alternatief 5 rood scoort inzake draagvlak (zie bijlage 1). Hiermee staan dus alle alternatieven wat betreft **draagvlak rood** en kan het college dus geen voorkeur voor de ene of andere alternatief uitspreken op basis van draagvlak.

Het is dan ook verbazingwekkend om de onjuiste voorstelling van zaken te lezen zoals die is opgenomen in het collegevoorstel van 20 maart 2024 (pagina 3):

“De adviesgroep heeft weliswaar een gezamenlijk advies uitgebracht, maar is daarin niet unaniem. Ook de projectgroep is niet tot een unaniem standpunt gekomen. Omdat er geen alternatief is dat ‘het hoogste scoort’ op alle onderdelen, is het maatschappelijke draagvlak en toekomstgerichtheid zwaarwegend onderdeel in de afweging geweest.”

Vervolgens wordt deze redenering vervolgd in paragraaf 2.7 van het collegevoorstel:

“ 2.7 Alternatief 5 heeft meetbaar minder weerstand dan de andere alternatieven.

Een project als dit heeft voor direct omwonenden een grote impact. Sterker, voor een aantal inwoners betekent het een onteigening van (een deel) van hun woning of bedrijf. We kunnen niet verwachten dat deze mensen de voordelen van het project inzien. Dat terwijl voor velen een verbeterde of nieuwe ontsluitingsweg een uitkomst is. In de bijeenkomsten met de mogelijke betrokkenen werd overal de noodzaak van een verbeterde ontsluitingsweg onderschreven, maar juist niet bij hen. Dit maakt het bepalen van “draagvlak” lastig. De gebruikers en inwoners die niet geraakt worden door de bouwwerkzaamheden of het eindresultaat zijn niet gehoord. Een uitspraak over draagvlak is dan ook niet zonder meer te nemen. Omdat we ook positieve reacties hebben gekregen bij elk van de alternatieven, kunnen we wel stellen dat voor dit alternatief minder weerstand is dan bij de andere alternatieven.”

Ook hieruit blijkt dat er enkel gekeken is naar draagvlak binnen de gemeente Tiel. Met de informatie die het college beschikbaar had bij het maken van het voorstel, had men onmogelijk tot een dergelijke conclusie kunnen komen over het maatschappelijk draagvlak voor alternatief 5, dit is onzorgvuldig en qua motivering ondeugdelijk. Het college van Tiel en daarmee ook de gemeenteraad van Tiel zijn hiermee op het verkeerde been gezet. Inwoners van Ophemert vallen rond participatie nu **tussen wal en schip**. De gemeente Tiel lijkt het niet als taak te zien deze inwoners dan wel de gemeente West Betuwe te betrekken bij besluitvorming. Dit is bijzonder aangezien de MER laat zien dat het studiegebied voor de verschillende aspecten de grenzen van de gemeente Tiel overschrijdt.

Het had op de weg van het college gelegen om de participatie van inwoners van de gemeente West-Betuwe die zich bevinden in het studiegebied te betrekken in de participatie. Door dat niet te doen is er een schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de participatieverplichting uit de Omgevingswet.

Samengevat was het participatieproces, waar wij hebben geprobeerd actief deel uit van te maken, een **regelrechte aanfluiting**. De gemeente Tiel heeft vrij consequent belangrijke zorgpunten die door inwoners naar voren zijn gebracht genegeerd. Daar is menig boze brief over geschreven, daar is ook veel over ingesproken bij de gemeenteraad (dat staat allemaal

uitvoerig toegelicht in bijgevoegd chronologisch overzicht). Het participatietraject was kort samengevat een lokaal bestuur **onwaardig**.

In de Nota van antwoord meldt Movares nu dat de gemeente Tiel van mening is dat met de nodige bijsturing gedurende het proces sprake is geweest van een zorgvuldig proces van participatie en betrokkenheid. De participatie en informatiebijeenkomsten hadden niet als doel om de voorkeuren te meten, wel om argumenten en aandachtspunten goed in beeld te hebben bij het onderzoek en de te maken afwegingen. Dit is een bijzonder standpunt, omdat de gemeente Tiel tegelijkertijd uitspraken doet over draagvlak, die ze baseren op hun eigen indruk van de participatie en informatiebijeenkomsten. Dit nieuwe standpunt bevat dus simpelweg een **inconsistente logica**.

Over de betrokkenheid van de gemeente West Betuwe stelt de gemeente Tiel dat de gemeente West-Betuwe actief betrokken is geweest vanaf de NRD bij het proces. Tiel zegt dat er **regelmatig overleg** heeft plaatsgevonden tussen de wethouders en dat de voortgang van het onderzoek regelmatig is besproken in het Regionale Mobiliteitsoverleg, waarin beide gemeenten en de provincie zijn vertegenwoordigd. De gemeente West-Betuwe ontkent dit echter en zegt dat er juist in 2024 **nauwelijks tot geen afstemming** is geweest.

De gemeente Tiel “heeft begrip” voor wensen die leven in West Betuwe en hecht zeer aan een nauwe samenwerking bij het verder uitwerken van het voorkeursalternatief. Maar inwoners van West Betuwe worden helaas in het bos gestuurd, met wethouders die elkaar tegenspreken. De participatie in dit traject **bedroevend slecht** georganiseerd.

4. Interbestuurlijke samenwerking

Uit de verschillende plannen en onderzoeken blijkt dat sprake is van een bovengemeentelijke problematiek. Met andere woorden: de gemeente Tiel is niet alleen zelf in staat dit probleem op te lossen. Het vraagt betrokkenheid van de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeente West-Betuwe. Rijkswaterstaat stelt geen aanleiding te zien voor een extra op- of afrit en een verbreding van de A15 is niet aan de orde. De provincie ziet geen aanleiding om over te gaan tot een opwaardering van de provinciale weg N834. Het college geeft dat in hun voorstel voor het voorkeursalternatief onder punt 10.

4.1. Contact met Rijkswaterstaat is op grote afstand

De gemeente Tiel laat doorschemeren dat er met **Rijkswaterstaat**, de beheerder van de A15, nauwelijks overleg is geweest. Wat is namelijk het geval? Om het aantal files te verminderen is het eerder gewenst om het aantal afslagen op rijkswegen te verminderen, dan om deze uit te breiden. Immers, files ontstaan vaak bij op- en afritten, dat is een bekend fenomeen op het landelijke netwerk van snelwegen. Op het stuk A15 tussen knooppunt Deil en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel (van nog geen 15 kilometer) zien we op dit moment **5 afslagen** (Meteren, Geldermalsen/Est, Wadenhoijen, Tiel-West en Tiel-Oost), dus gemiddeld om de 3 kilometer zit een afslag. Dat is voor een drukke oost-west transitie route simpelweg **veel te veel**.

Het is dan ook uit optiek van Rijkswaterstaat veel logischer het aantal afslagen op de A15 juist te verminderen dan te verzwaren. Het zou eerder logisch zijn de huidige (kleine) afslag Wadenhoijen helemaal te elimineren. Uitspraken, onderzoek, analyse van Rijkswaterstaat ontbreekt daarover, maar het ligt juist voor de hand daar goed naar te kijken. Dat is ook ingebracht in de adviestafels en tijdens bewonersavonden, maar de gemeente Tiel **weigert daar zorgvuldig** naar te kijken en Rijkswaterstaat weigert inhoudelijk te communiceren met inwoners, zoals bevestigd per e-mail door de heer Erick van den Hoogen, afdelingshoofd bij Rijkswaterstaat Oost-Nederland op 26 juli 2024.

4.2. Contact met West Betuwe is diffuus en verwarrend

De afstemming tussen de gemeente Tiel en de gemeente West-Betuwe was en is uiterst beperkt. Tot op heden lijken beide gemeenten niet echt om tafel te hebben gezeten om te kijken of ze in een meer regionale aanpak meerdere problemen kunnen oplossen. Dit leidt per definitie tot een suboptimale uitkomst.

Wij vinden het echt onbegrijpelijk dat de gemeente Tiel niet samen met de gemeente West Betuwe kijkt naar een oplossing zodat ook recht kan worden gedaan aan andere belangen zoals het regionale fietsverkeer en de verkeersveiligheid op de wegen in de buurt van een aan te leggen nieuwe ontsluiting.

In paragraaf 3.6 van de NRD is over de samenwerking en de koppelkansen het volgende opgenomen:

“De gemeente West Betuwe onderzoekt mogelijkheden om met slimme maatregelen de doorstroming op de oostelijke ontsluiting van Geldermalsen te ontlasten. Dit pakt de gemeente West Betuwe op in samenwerking met de Provincie Gelderland. Daarnaast delen de gemeenten Tiel en West Betuwe kennis en ervaring over dergelijke slimme oplossingen voor de beide projecten.”

Tot nu toe is er van een dergelijke samenwerking niet gebleken. Sterker nog ondanks de expliciete verzoeken daartoe van de **gemeente West Betuwe**, zie ook de brief van 26 oktober 2023, blijft de gemeente Tiel weigerachtig om die samenwerking met de gemeente West Betuwe aan te gaan. Deze brief is “zoekgeraakt” bij de gemeente Tiel en toevallig in januari 2024 tevoorschijn gekomen. Het heeft echt niet aantoonbaar tot een samenwerking tussen de beide gemeenten geleid.

De onderlinge afstemming tussen deze twee gemeenten loopt gebrekkig en onzorgvuldig, er is geen tot nauwelijks inhoudelijk contact tussen deze gemeenten, ambtelijk noch bestuurlijk. Dat is ook zwart-op-wit bevestigd door de projectleider uit Tiel in een mail van 9 april 2024. Ook in de zienswijze van de gemeente West Betuwe van 9 juli 2024 blijkt dat op vragen van het college van de gemeente West Betuwe geen antwoord is gegeven.

Op basis van de bovenstaande beschreven feiten, de uitkomsten en de conclusies van de onderzoeken en de juridisch houdbare toepassing van wet- en regelgeving zijn wij van mening dat het voorleggen van dit alternatief 5 aan de gemeenteraad van Tiel onzorgvuldig is en **in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur** zoals hierboven beschreven.

Zoals beschreven in het hoofdstuk over participatie stelt de gemeente Tiel in de Nota van antwoord dat de gemeente West-Betuwe actief betrokken is geweest vanaf de NRD bij het proces. Tiel zegt dat er **regelmatig overleg** heeft plaatsgevonden tussen de wethouders en dat de voortgang van het onderzoek regelmatig is besproken in het Regionale Mobiliteitsoverleg, waarin beide gemeenten en de provincie zijn vertegenwoordigd. De gemeente West-Betuwe ontkent dit echter en zegt dat er juist in 2024 **nauwelijks tot geen afstemming** is geweest. Zo worden de inwoners van West Betuwe helaas in het bos gestuurd, met wethouders die elkaar tegenspreken. De participatie in dit traject **bedroevend slecht** georganiseerd.

4.3. *Dubbelrol voor de provincie Gelderland*

De Gedeputeerde voor Verkeer en Openbaar Vervoer van de Provincie Gelderland, Klaas Ruitenbergh, stuurde op 18 juli 2024 de volgende e-mail aan een lid van het BCB kernteam:

In uw mailtje van 15 juli 2024, stuurt u mij via POST@gelderland.nl een kopie van de zienswijze die U heeft ingediend bij de gemeente Tiel. De zienswijze heeft betrekking op het voorkeursalternatief van de Westelijke Ontsluiting bij Tiel. Ik heb deze vraag in eerste instantie doorspeeld aan ambtenaar René Pauls, hij is voor het beleidsveld Mobiliteit de regio-coördinator van Rivierenland. Ik begrijp uw **verontrusting** als het gaat om de plannen van de gemeente Tiel. Het is een ingewikkeld vraagstuk en ook voor een gemeente als Tiel is dit vraagstuk een grote uitdaging.

Op dit moment hebben wij nog **geen actieve rol** in het vraagstuk. Aangezien de provinciale weg N834 in het gebied ligt volgen wij het proces echter wel van een afstand en kijken we vooral als wegbeheerder van de N834 naar de ontwikkelingen rond de beoogde westelijke uitvalsweg Tiel.

Wij, als provincie Gelderland, hebben de gemeente Tiel schriftelijk aangegeven dat wij dit vraagstuk meer als een **gebiedsontwikkelingsvraagstuk** zien waar het aspect mobiliteit onderdeel vanuit maakt. Dat vraagt om een zekere mate van integraliteit met andere beleidsvelden. Wij hebben daarom de suggestie gedaan aan de gemeente Tiel om het vraagstuk meer te bezien als een gebiedsvraagstuk en een westelijke uitvalsweg te zien als een mogelijke oplossingsrichting binnen een groter gebied. Daarbij hebben we ook de suggestie gedaan om andere mogelijke oplossingsrichtingen te onderzoeken.

Omdat wij geen actieve rol hebben in het vraagstuk kan ik niet op uw vragen of opmerkingen ingaan. Wel kan ik het volgende meegeven:

- * De gemeente Tiel zal zelf moeten onderzoeken wat de gevolgen zijn van ruimtelijke ontwikkelingen in gebied op het **onderliggende wegennet**.
- * Wij gaan in vraagstukken vanuit het aspect mobiliteit uit van het **'veroorzaker betaalt' principe**. Dat is ook schriftelijk aan de gemeente medegedeeld.
- * Op dit moment volgen we ambtelijk de ontwikkelingen, maar hebben we dus **geen actieve rol**. Dat kan in de toekomst veranderen, als het onderzoek vanuit de gemeente Tiel dat aantoont.

Opvallend in deze mailwisseling is dus het expliciete bestuurlijke standpunt van de provincie Gelderland dat de gemeente Tiel deze nieuwe weg **volledig zelf zal moeten financieren**, terwijl de wethouder van Tiel in het politieke debat in de gemeenteraad aan heeft gegeven, dat hij hoopt de provincie gaat meebetalen aan de nieuwe weg. Op die manier wordt een discussie

over financiering buitengewoon diffuus, terwijl kosten en financiering wel onderdeel zijn van de besluitvorming.

De **provincie Gelderland** zegt dus deze ontwikkeling alleen op afstand te volgen en dat ze daarbij aandringen om het vraagstuk meer te bezien als een regionaal gebiedsvraagstuk en een mogelijke westelijke uitvalsweg te bezien als een mogelijke oplossingsrichting binnen een groter gebied. Dat is ook precies het pleidooi van de **gemeente West Betuwe**. Maar zowel de provincie als de gemeente West Betuwe zien dus dat Tiel uitsluitend “vanuit zichzelf” redeneert en dit vraagstuk niet regionaal bekijkt en analyseert.

De gemeente Tiel zegt bestuurlijk en ambtelijk in gesprek te zijn met de gemeente West Betuwe en met de provincie Gelderland, maar **bestuurders praten dus langs elkaar heen** en geven **uiteenlopende boodschappen** af aan inwoners. Dat is onzorgvuldig, onverstandig en onwenselijk.

5. Conclusie

Na grondige beoordeling van het dossier concluderen we een **fundamenteel gebrek aan zorgvuldigheid** rond deze besluitvorming, dit **ondermijnt de legitimiteit van het besluitvormingsproces**. De keuze voor voorkeursalternatief 5 is niet, dan wel in ieder geval onvoldoende gestoeld op de door Movares verrichte verkeerskundige onderzoeken en prognoses. Dit plaatst **ernstige vraagtekens** bij de integriteit en de houdbaarheid van het voornemen om alternatief 5 als voorkeursalternatief te benoemen.

Bovendien negeert het college de actuele demografische prognoses van het CBS, die wijzen op een geringere bevolkingsgroei dan verondersteld in de motivering voor de keus voor alternatief 5. We zien een **buitenproportionele focus** op de **onrealistische woningbouwplannen** die buiten de vastgestelde kaders van de gemeenteraad vallen. Daarmee lijkt het er helaas op dat de keuze voor alternatief 5 voornamelijk **politiek gedreven** is, en niet op basis van objectieve, planologische en verkeerskundige gegevens. Dit creëert een onzorgvuldige afweging en **strijdigheid met het rechtszekerheidsbeginsel**.

We zien een **evidente misinterpretatie** van de **geldende provinciale regelgeving** en visies, zoals de Gelderse Omgevingsvisie “Gaaf Gelderland”. Het kilometerslange gebied langs de gemeentegrens van West Betuwe (Ophemertsestraat) is expliciet aangewezen als **stiltegebied**, en de realisatie van een nieuwe weg door dit gebied is **praktisch onmogelijk** zonder ernstige verstoring van de geluids- en landschapswaarden. De provincie Gelderland ziet geen noodzaak voor deze verkeersmaatregelen. De gemeente West Betuwe heeft zich zeer duidelijk uitgesproken als tegenstander van alternatief 5 en als voorstander van het behoud van dit stiltegebied. De keuze voor alternatief 5 is **juridisch niet houdbaar** en strookt niet met de vastgestelde kaders van de gemeenteraad noch met de onderzoeksresultaten van Movares.

Bijlage 1: Dagblad De Gelderlander, 6 maart 2024



▲ Ophemert maakt Tiels wethouder Remco Dijkstra woensdagavond klip en klaar duidelijk dat het vakje uiterst rechtsonder ook naar rood moet. Er is geen draagvlak in het dorp voor de tracévariant tussen Passewaaij en de A15 bij Wadenhoijen die vlak langs het dorp loopt. © dg

Bozig Ophemert toont Tiel 'rood' om Passewaaij-A15-route

Ophemert heeft woensdagavond Tiel helderheid gegeven over het draagvlak om een nieuwe verbindingsweg tussen Passewaaij en de A15-aansluiting Wadenhoijen pal langs het dorp te laten lopen: zwaar in het rood, volledig negatief.

Bernardo van Hal 06-03-24, 22:32



Tiel heeft vijf potentiële tracévarianten, waarvan de meest zuidelijke door de weilanden pal langs Ophemert loopt. Dat levert nogal wat weerstand op en die kwam tijdens een informatieavond goed tot uiting: maar liefst zo'n 130 Ophemertnaren kwamen opdagen.

Oranje op basis van twaalf meningen

Tiel toonde het verschil op het thema 'draagvlak' in varianten onder andere met kleuren in een matrix. Die leverde voor de Ophemertse variant eerst geen input op en bij een later rapport de kleur oranje. Terwijl alle andere tracés rood gekleurd waren: vooral tegenstand. Dat variant-Ophemert op oranje was blijven steken, kwam volgens Tiels wethouder Remco Dijkstra voort uit meningen van de handvol deelnemers aan een soort klankbordgroep. Maar de vele Ophemertnaren maakten duidelijk dat van oranje maar snel rood moest worden gemaakt: geen draagvlak voor dit tracé in het dorp.

Verwijten aan 'eigen' wethouder

Behalve de bezorgdheid was er grote boosheid op hun 'eigen' wethouder Jacqueline Hartman. Ophemertnaren voelen geen steun bij haar, omdat de gemeente West Betuwe niet luid en duidelijk tegen buurman Tiel zegt dat de Ophemert-variant onacceptabel is. Beide wethouders wezen daarbij op de formele procedure: eerst moet Tiel een voorkeursvariant kiezen, daarna worden reacties van wie dan ook meegewogen.

Maar de scepsis dat de Ophemertse meningen voldoende zullen doorklinken, was in de zaal groot. Enerzijds omdat het Tielse college van B en W al binnen drie weken dat voorkeurstacé wil aanwijzen, anderzijds omdat het gevoel is dat zo'n keuze met de Tielse coalitiepartijen is dichtgetimmerd en dat de gemeenteraad dus nooit meer van die B en W-voorkeur zal afwijken.

Draagvlak overal rood, dan tellen andere afwegingen zwaarder

Toch is er nog hoop. Wethouder Dijkstra zag nu ook wel hoe groot de weerstand in Ophemert is en gaf aan dat andere overwegingen - zoals verkeers- en natuureffecten - belangrijk worden als de component 'draagvlak' bij elke variant zwaar negatief is. En dan zakt de Ophemertse variant weer wat weg: veel natuurschade en minder goede verkeerseffecten.

West Betuwe zal alle kritische noten uit de zaal bundelen en nog binnen enkele dagen formeel naar buurgemeente Tiel sturen. Overigens zijn niet alle Ophemertnaren tegen een nieuwe Passewaaij-A15-route door de weilanden langs Ophemert. Het biedt de dorpelingen ook kans om vlotter van/naar de A15 te komen. Dat gaat nu ook via relatief smalle polderwegen. En het verhoogt de veiligheid voor fietsers. Maar die meningen waren vooral na afloop te horen. Niet in de zaal waar de stroom soms uit de oren kwam.

Bijlage 2: Toelichting verkeer en onzorgvuldige groeicijfers

Tiel heeft nu afgerond **42.000 inwoners**, waarvan meer dan 5.000 tijdelijke arbeidsmigranten. Het nieuwe kabinet gaat het aantal arbeidsmigranten fors verminderen en dat is ook de wens van de kiezer. Als dat slaagt, zakt het inwonersaantal van Tiel de komende jaren mogelijk zelfs onder 40.000. Dit is een aspect waar in de gemeente Tiel nog helemaal niemand rekening mee houdt. En dat is opmerkelijk, omdat de kiezer echt wat anders wil dan de bestuurders.

Maar laten we voor nu van de huidige cijfers uitgaan (afgerond 42.000). Het CBS voorspelt een bevolkingsgroei voor Tiel van **7,5% in 2035**, dus Tiel groeit naar **maximaal 45.000** inwoners. Dat is niet zo maar een biervilt berekening, daar zit een heel doorgerekend model achter van economische en demografische ontwikkelingen, inclusief sterftcijfers, geboortecijfers, woningbouwplannen en economische trends. Dat zijn vrij robuuste cijfers die als uitgangspunt tellen voor talrijke factoren (zoals ook je woningbouwruimte als gemeente en bijvoorbeeld de financiële basis van de gemeente via het Gemeentefonds). Dat zijn dus geen cijfers waar je als gemeentebestuur zo maar van kan afwijken (omdat je ineens een andere ambitie hebt gekregen of dat je als gemeentebestuur objectieve modellen ziet als “ook maar een mening”).

Het gemeentebestuur van Tiel heeft dit CBS-groeicijfer ook meegeven aan onderzoeksbureau Movares voor het verkeersonderzoek. Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat met het stevig opwaarderen van de bestaande provinciale weg, dus het opwaarderen naar 2x2 rijbanen (alternatief 1B), deze groei van 7,5% kan worden opgevangen en dat er dan zelfs nog ruimte is voor extra groei. Dit staat allemaal keurig uitgelegd in het rapport van Movares van september 2023 (naar aanleiding van het raadsbesluit ook een 2x2-alternatief te onderzoeken). Het is volgens bureau Movares dus uit verkeersoptiek **onnodig en onverstandig om een nieuwe weg door het buitengebied aan te leggen**. Movares houdt wel een slag om de arm in haar rapport dat als een politiek besluit een andere alternatief wenst, dat ook een uitkomst kan zijn, maar verkeerskundig is het rapport glashelder.

Hoe je deze conclusie van Movares boven water krijgt is alleen wat ingewikkeld. Want de gemeenteraad van Tiel heeft eerst verzocht 5 alternatieven te onderzoeken en later verzocht daar alternatief 1B aan toe te voegen. Maar in plaats dat alternatief 1B verwerkt is in de plan-MER is er alleen een aparte analyse geschreven over alternatief 1B en worden in de plan-MER dus niet de 5 oorspronkelijke alternatieven plus alternatief 1B naast elkaar gezet. Zo levert de huidige tekst van de plan-MER tekst een **onvolledig en onevenwichtig beeld van de situatie**.

Verkeerskundig concludeert Movares over **alternatief 1B**:

“Deze variant is vooral onderzocht op de vraag of deze variant voldoende oplossend vermogen heeft voor de projectdoelstellingen, omdat het doelbereik van alternatief 1 te gering is. Het effect van de verbreding naar 2x2 is dat de N834 nog iets meer verkeer aantrekt dan in alternatief 1 en de referentiesituatie. Dit verkeer kan dankzij de 2x2 rijstroken goed verwerkt worden.

Het sluipverkeer door Wadenhoijen wordt door de betere doorstroming op de N834 minder aantrekkelijk, 15% minder verkeer dan alternatief 1. Wel vormt de A15 een toenemend knelpunt, waardoor sluipverkeer blijft bestaan, zolang de A15 niet wordt verbreed.

De verkeersveiligheid neemt ook toe in variant 1b. Dat komt door de vermindering van sluipverkeer in het buitengebied. Ook de vermindering van (erf)aansluitingen op de N834 draagt bij aan de verkeerveiligheid.

Een toets met 10% extra verkeer boven op de verkeersprognoses in 2040 wijst uit, dat alternatief 1b voldoende robuust is. Wel vormt de A15 een knelpunt. Als de capaciteit op de A15 en de aansluiting Tiel-West wordt vergroot, heeft dat ook invloed op het verkeer op de N834."

Hier zit dus geen woord Spaans bij: zelfs al groeit Tiel met nog eens 10% meer dan de voorspelde 7,5% (dus meer dan een verdubbeling dan de huidige groeiprognoze), dan is variant 1B uit verkeersoptiek **voldoende robuust**.

Het niet hoeven aanleggen van een nieuw tracé is ook de mening van de provincie Gelderland. In de stukken die de gemeente Tiel zelf heeft openbaar gemaakt en de toelichting die de wethouder bij voorlichtingsavonden heeft gegeven, is de opvatting van de Provincie Gelderland dat er **geen nieuwe weg nodig** is. De provincie ziet als wegbeheerder van de huidige weg wel zo nu en dan drukte, maar die drukte is heel normaal tijdens de spits in heel Nederland, daar is Tiel helemaal niet anders in dan de rest van Nederland. Ook **Rijkswaterstaat** stelt dat een relatief kleine stad als Tiel, zelfs bij enige groei, prima toekan met de twee afslagen op de A15. Aanleg van een derde afslag naar de A15 is helemaal niet nodig, aldus Rijkswaterstaat.

Het college van Tiel heeft bij het bekend maken van de voorkeur voor variant 5 in de pers aangegeven misschien wel te willen groeien naar 60.000 inwoners. Dat zou een bevolkingsexplosie van bijna 50% betekenen! Dit was **geen uitgangspunt voor en in de onderzoeken** en dit mist ook enig realistisch perspectief. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL/CBS - Regionale bevolkings- en huishoudens prognose 2022–2050, zie [deze link](#)) voorspelt bijvoorbeeld dat bijna 70% van de verwachte nationale groei tot 2035 volgens de prognoses terecht komt in de grootste gemeenten (met ten minste 100 duizend inwoners). Daar hoort Tiel niet bij. Ik gun Tiel best een groeipad, maar je kan in Nederland als relatief kleine stad niet verwachten dat je heel snel 50% groeit. Dat is **volstrekt onrealistisch** en ook niet in de regio of nationaal afgestemd. Op basis van zo'n onrealistisch groeipad kan je niet ineens totaal nieuwe infrastructuur aanleggen, daar is binnen het moderne omgevingsrecht **geen rechtsgrond** voor. Immers, voorgenomen besluiten dienen goed gemotiveerd te zijn en zich niet te baseren op gebakken lucht.

Helaas baseert het college van B&W van Tiel zich nu wel op **buitenproportionele en onrealistische groeicijfers** in het voorgenomen besluit voor een nieuwe weg (variant 5). Alle dure verkeersonderzoeken (van Movares) en ook de deskundige standpunten van andere overheden en experts worden door de Tielse politiek terzijde geschoven. Dat is **onzorgvuldig**. Verkeerskundig is de **nieuwe weg (variant 5) niet nodig**, omdat het uitgebreide verkeerskundig onderzoek van Movares juist heeft aangetoond dat aanpassing van het

bestaande tracé, de zogeheten **1B-variant, volstaat** en de toekomstige verkeersstromen uit Passewaaij en de rest van de stad aankan.

Variant 5 zal wel een aanzuigende werking hebben voor **nieuw sluipverkeer** door de gemeente West Betuwe en daarmee de verkeersveiligheid in het buitengebied ernstig aantasten. Het was en is ronduit onzorgvuldig dat de gemeente Tiel in het participatietraject doodleuk heeft aangegeven dat dit **sluipverkeer niet onderzocht** is, omdat het geen probleem voor de gemeente Tiel zelf zou zijn. Dat is regelrecht **onbehoorlijk bestuur** voor inwoners uit de naastgelegen gemeente West Betuwe. Of anders gezegd, het is **volstrekt onzorgvuldig** voor het college van Tiel te concluderen dat het huidige sluipverkeer op de Lingedijk in Wadenhoijen minder wordt (en dus een verkeersdoel gehaald wordt) en dan te negeren dat op andere wegen in en buiten de gemeente Tiel het sluipverkeer juist ernstig gaat toenemen, waarmee de **verkeersveiligheid** voor met name fietsers en aanwonenden ernstig wordt aangetast. In uitgebreide rapporten hebben inwonersgroepen zoals WOT en BCB uitvoerig toelichting gegeven en ook gewezen op deze bezwaren rond sluipverkeer en verkeersveiligheid (bij aanleg variant 5). Het gemeentebestuur pareert dan deze bezwaren door te stellen dat sluipverkeer buiten de Lingedijk van Wadenhoijen geen onderdeel was van de onderzoeksopdracht van de raad en dus ook niet onderzocht is. En wat je niet onderzoekt, daar kan je ook geen conclusies over trekken. Op die manier neem je met elkaar een onzorgvuldig besluit. En dat argument “stond niet in de onderzoeksopdracht” is vrij schrijnend, omdat het gemeentebestuur op het allerlaatst wel de groeicijfers van Tiel extreem heeft aangepast (met een enorme additionele en onrealistische groeiopgave), die evengoed geen onderdeel was van de onderzoeksvragen. Kort samengevat is dat **meten met twee maten** en dat is buitengewoon onzorgvuldig.

Variant 1B heeft (wel) een positief effect op de nieuwe woningbouw in de stadskern van Tiel (bijvoorbeeld rond het Veilingterrein). De nu gekozen variant 5 zal verkeerskundig alleen wat verlichting bieden voor **inwoners van Passewaaij zelf**, het zal niet de bedoeling zijn om inwoners van Tiel zelf allemaal door of om Passewaaij heen te leiden om richting de A15 te gaan. Dat zou naar verwachting op de nog aan te leggen rondweg rond Passewaaij tot flinke **additionele verkeershinder** gaan leiden. Voor het bredere verkeerskundige belang van alle inwoners van Tiel, biedt variant 1B (voor heel Tiel) dus veel meer oplossingen en doorstroming dan de aanleg van variant 5 (alleen voor Passewaaij).

Uit al het onderzoek naar verkeersdoorstroming, sluipverkeer, verkeersveiligheid, milieu-effecten en kosten komt objectief **variant 1B** (het opwaarderen van de bestaande weg met dubbele rijbanen) duidelijk naar voren als de **beste en meest geschikte variant** in het algemeen belang.

Bijlage 3: Tekst zienswijze West Betuwe

Hierbij en tijdig, dient het college van West Betuwe een zienswijze in over het voorlopige besluit op 14 mei 2024 (gepubliceerd in -), om een voorkeur uit te spreken voor het meest zuidelijke tracé van een ontsluitingsweg (variant 5) die zeer dicht bij de kern Ophemert is gelegen. Deze zienswijze is in gezamenlijkheid voorbereid door college en raad, door de gemeenteraad van West Betuwe op 9 juli bevestigd en wordt door het college als bevoegd gezag ingediend.

1. Algemene opmerkingen

Het college van Burgemeester en Wethouders van West Betuwe komt mede op voor de belangen van de inwoners van West Betuwe en in het kader van dit project met name voor inwoners uit de kernen Waardenburg, Neerijnen, Opijnen, Est, Varik en Heesselt en Ophemert, het dorp dat het dichtst is gelegen bij het door u beoogde tracé.

In zijn algemeenheid vinden wij de argumentatie van uw voorlopige besluit summier, eenzijdig gericht en teleurstellend als we kijken naar de beperkte bespreking en weging van diverse belangen die spelen ten aanzien van de beoogde locatie van variant 5. Wij denken dan met name aan het feit dat variant 5 het landschap ingrijpend en blijvend zal veranderen, met name omdat in dit gebied een stiltegebied aanwezig is. Het betreft een leefomgeving van een buitengebied waarvan niet alleen de inwoners van Tiel, maar ook van West Betuwe gebruik maken. Wij vrezen dat het sluipverkeer op de wegen rondom de kernen Waardenburg, Opijnen, Neerijnen, Est, Varik/Heesselt en Ophemert fors zal gaan toenemen.

U spreekt in paragraaf 1.1. van uw besluit over de effecten op de omgeving met een bijbehorende argumentatie. Wat ons daarbij opvalt is het feit dat u daarbij vooral spreekt over de gevolgen voor de inwoners van het buitengebied van Tiel, waarbij onze inwoners er niet toe lijken te doen. Wij staan voor onze inwoners en steunen hen. Uw afweging lijkt het meest op het afstrepen van verschillende alternatieven, maar een weging waarom U nu juist voor variant 5 kiest, ontbreekt.

Ladder van Verdaas:

Wij vragen ons af of objectief naar de zogenaamde "ladder van Verdaas" is gekeken. Wij kunnen een toets aan deze ladder niet terugvinden in het voorlopige besluit van het college van Tiel waardoor de indruk bestaat dat dit toetsingsdeel over het aanleggen van nieuwe infrastructuur is overgeslagen. Movares lijkt deze toets wel gedaan te hebben, maar komt daarbij niet uit op variant 5, maar variant 1b. Deze variant is overigens niet in het plan MER verwerkt, waardoor ook de afweging over variant 1b niet zorgvuldig is voorbereid en gemotiveerd. Als u dat wel had gedaan, was u wellicht niet op variant 5, maar op variant 1b uitgekomen.

Uw voorlopige besluit roept bij ons momenteel meer vragen op dan wij (meer)waarde(n) zien voor West Betuwe. Wij vragen ons af: wat hebben wij en onze inwoners nu eigenlijk aan een ontsluitingsweg zo dicht bij Ophemert en wat voor voordelen zijn er eigenlijk voor West Betuwe mee te behalen?

Tenslotte:

In onze brief van 26 oktober 2023 hebben wij u gevraagd om in te gaan op ons verzoek om samen naar oplossingen te zoeken voor meerdere opgaven die beide gemeenten raken. Hiermee handelen we ons inziens dan in de geest van het recent vastgestelde regio arrangement. Deze casus zou

kunnen dienen als voorbeeld voor de vertaling van met elkaar afgesproken beleid naar gebiedsprogramma's. Dit aspect missen wij totaal. Dat vinden wij onbegrijpelijk.

2. Beschrijving van belangen in het gebied

In deze zienswijze gaan wij in op verschillende onderwerpen die van belang zijn bij het voorlopige besluit van het college van Tiel. Daarbij hebben wij ons gebaseerd op informatie die we van Tiel hebben ontvangen maar ook op informatie die wij hebben opgehaald tijdens de informatie/luisteravond van 6 maart en 26 juni 2024. in Ophemert. Een weergave hiervan is als bijlagen bijgevoegd. We hebben uitgebreid gesproken met inwoners in het gebied en hun geluiden in deze zienswijze verwerkt.

a. Verkeer

Binnen de door u gekozen variant 5 maken wij ons zorgen om de Bommelweg; hier zal meer verkeer (sluipverkeer) echt wel denkbaar zijn. In Tiel is de weg opgeknapt. In West Betuwe niet. En hier is niet alles mogelijk qua beschikbare breedte. Bovendien zullen wij door de smalle weg wellicht genoodzaakt zijn om deze weg te verbreden, hetgeen een kostenpost voor West Betuwe inhoudt. Het voorlopige besluit gaat niet over het grondgebied van West Betuwe, maar zorgt indirect wel voor een kostenpost waarover met West Betuwe in het geheel geen overleg is gepleegd.

Wij missen in de haalbaarheidsstudie voldoende aandacht voor Geldermalsen en de kleine kernen. Hoe kunnen deze kernen beter ontsloten worden richting de A15? Op deze vraag wordt door het college van Tiel geen antwoord gegeven. De toekomstbestendigheid van het gebied en mogelijke toekomstige ontwikkelingen/ kansen zouden meegewogen kunnen worden in de scoretabellen. Ook dat ontbreekt in uw motivering om te kiezen voor variant 5.

Wij hebben aangegeven dat een visie voor de langere termijn, toekomstige ontwikkelingen en toekomstbestendigheid gewenst is. Het college van Tiel verwijst wel naar een visie, maar fixeert zich uitsluitend op een toename van woningbouw in de gemeente Tiel, zonder oog en oor te hebben voor de gevolgen hiervan voor bijvoorbeeld de West Betuwse infrastructuur. Wij zien dit als een omissie in de besluitvorming.

b. Sluipverkeer

Onze zorgen en de zorgen van veel inwoners en gebruikers van het buitengebied van West Betuwe gaat naar het sluipverkeer, omdat wij concluderen dat bij drukte op de A15 verkeerspassanten bij knooppunt 30 (Geldermalsen) al afslaan en vervolgens via het landelijk gebied van West Betuwe hun bestemming richting Tiel zoeken. Dit betekent dat de leefbaarheid van het oostelijke landelijke gebied met de daarin gelegen kernen, nog meer onder druk komt te staan en dat is onwenselijk. De effecten van de gewenste westelijke ontsluitingsweg (variant 5) op de verkeersafwikkeling van dit sluipverkeer zijn helaas niet volwaardig onderzocht ondanks het feit dat wij daar in onze brief van 26 oktober 2023 uitdrukkelijk om hebben verzocht.

c. Landschap en natuur

U erkent dat variant 5 gevolgen zal hebben voor het landschap ende natuur. Een onderzoek naar deze gevolgen/effecten voor uw buurgemeente is vervolgens nergens te vinden en ook niet zichtbaar in het voorlopige besluit. Het landschap waar we bij deze ontwikkeling mee te maken hebben, wordt aan de West Betuwse kant van de gemeentegrens hoog gewaardeerd in het gemeentelijk erfgoedbeleid.

Wij hebben u in onze brief van 26 maart 2024 geadviseerd om de ontsluiting af te wegen tegen de kernkwaliteiten landschap uit de provinciale omgevingsverordening. In dat kader lijkt het ons van belang om vast te stellen welke variant de minste aantasting van de kernkwaliteiten oplevert en als er vervolgens een keuze voor een variant is gemaakt, het zaak is dat er wordt gekeken welke landschapsversterking gedaan kan worden.

Het antwoord op deze vragen vinden wij helaas niet terug in de argumenten van uw voorlopige besluit. Wij concluderen aldus dat nog steeds niet vast staat of variant 5 de minste aantasting van de landschapskwaliteiten oplevert en we weten nog steeds niet wat er bij variant 5 aan landschapsversterking kan worden gedaan. Dat is dus een gemiste kans en kunnen wij niet anders dan concluderen dat variant 5 tot negatieve effecten op het landschap zal leiden.

d. **Stiltegebied**

De afweging van dit belang moet door de provincie worden gemaakt, want zij is het bevoegd gezag als het gaat om het stiltegebied. Uit uw voorlopige besluit blijkt niet of er overleg is gepleegd met de provincie Gelderland en zo ja, wat daarvan dan de uitkomst is. We roepen u met klem op om met ons en met de provincie in gesprek te gaan over het aanwezige stiltegebied.

Als de weg eenmaal is aangelegd, zal dit tot een toename van het geluid leiden, waardoor van een stiltegebied in dit deel van West Betuwe geen sprake meer is. Wij verwachten van u dat u dit in onze gezamenlijk gesprek met de provincie zult meenemen. Wij sturen een kopie van deze zienswijze naar de provincie zodat zij op deze manier op de hoogte is van de belangen van West Betuwe.

Daarnaast vragen wij aandacht voor het feit dat natuur-/ stiltegebieden zoveel mogelijk aaneengesloten dienen te zijn. De dieren moeten kunnen 'reizen' in het gebied. Het is niet alleen voor bewoners maar ook voor rustzoekers belangrijk. Door deze weg wordt dit gebied doorkruist.

e. **Wonen**

Het college van Tiel stelt in haar voorlopige besluit dat alternatief 5 het beste past in de toekomstvisie van Tiel in verband met extra woningbouw. De visie van Tiel is echter niet de visie van West Betuwe. Ook wij hebben een omgevingsvisie die geldt op ons grondgebied en waarvan we verwachten dat onze directe buurgemeente daar rekening mee houdt.

De kennelijke ambitie van Tiel om te groeien naar 50.000 inwoners (wij gaan ervan uit dat bedoeld is na 2035) is in dit proces een nieuw argument. Deze ambitie maakt geen deel uit van de doelstelling en de bestaande kaders die door de gemeenteraad van Tiel zijn vastgesteld zoals de Nota Reikwijdte en Detailniveau en het onderzoek van Movares. Movares gaat uit van een ander (lager) aantal woningen. Dit heeft naar onze mening tot gevolg dat de haalbaarheidsstudie niet correct is.

Een aparte onderbouwing van de rechtvaardiging voor de ambitie voor een toename van het aantal woningen is nergens te vinden. Is de door Tiel beoogde locatie (grenzend aan West Betuwe) geschikt als we kijken naar de gestelde opgaven: water en bodem sturend, toenemende verkeersstromen, aandacht voor andere belangen van het buitengebied? Door de verwijzing naar de toekomstvisie van Tiel hadden juist deze onderzoeken verwerkt moeten zijn in de onderbouwing om voor variant 5 te kiezen. Nu lijkt dit argument een gelegenheidsargument te zijn dat voor ons uit de lucht komt vallen.

f. **Verlengen afritten A15 (Weefvlak)**

Voor de alternatieven 3 t/m 5 is tevens onderzoek gedaan naar het effect van een weefvlak op de

A15. Dit is een verlengde uitvoegstrook op de A15 tussen afrit Geldermalsen en Wadenhoijen, die daarmee een verlengde is van de huidige oprit 30 Geldermalsen en met één rijstrook direct aansluit op de genoemde alternatieven.

Bij alle varianten is dit weefvak positief beoordeeld, zo staat te lezen op pagina 30 van de Plan-MER. Het is voor ons onbegrijpelijk dat deze positieve ontwikkeling zo makkelijk af gereserveerd wordt. De varianten met een weefvak tussen aansluiting Geldermalsen en aansluiting Wadenhoijen dragen extra bij aan het ontvlechten van lokaal/regionaal verkeer van doorgaand verkeer. Zelfs zonder nieuwe weg is deze ontwikkeling vanuit verkeersafwikkeling op de A15 als positief te bestempelen. Gaat u zich inspannen om RWS alsnog te bewegen tot deze aanpassingen van een weefvak? De voordelen van deze deelvariant zijn onmiskenbaar aanwezig.

3. Pleidooi voor een brede gebiedsontwikkeling

In onze brief van 26 oktober 2023 hebben wij gewezen op het feit dat naar onze mening besluitvorming zoals de onderhavige variant, thuis horen in een brede gebiedsontwikkeling ten aanzien van: 1. _ Verkeersafwikkeling Geldermalsen Oost (incl. bedrijventerrein Hondsgemet) en Tiel wijk Passewaaij (incl. voorgenomen uitbreiding). 2. _ Stimuleren van duurzame mobiliteit in de vorm van een snelfietspad. 3. _ Toekomstbestendige fruitteelt in de Tielerwaard. 4 Aanpak klimaatknelpunt droogte in de Tielerwaard (ambities en speerpunten uit gezamenlijk vastgestelde RAS (Regionale Adaptatie Strategie Rivierenland klimaatbestendig - Samen aan de slag). 5. _ Brede welvaart in het Rivierengebied.

De gemeente West Betuwe is bereid mee te denken over een bredere aanpak die invulling geeft aan de regionale doelen. In dit soort processen is samenwerking erg belangrijk. Naar onze mening kan Tiel dit niet alleen. Tiel legt echter in haar voorliggende besluit wel de nadruk op met name het eigen Tielse belang. Wij zijn bereid om met Tiel mee te denken in een gezamenlijke lobby voor een gecombineerde aanpak Geldermalsen-Oost en Tiel-West, maar dan dienen de belangen van West Betuwe wel in ogenschouw te moeten worden genomen en dat is in uw voorlopige besluit (nog) niet het geval.

4. Schade voor inwoners

Tijdens de gesprekken die wij met onze inwoners hebben gehad, vertelden zij ons van de mogelijke schade die zij lijden omdat hun woningen mogelijk worden gesloopt als gevolg van de keuze voor variant 5. Sommige inwoners geven aan slapeloze nachten te hebben als gevolg van het voorgenomen besluit van het college van Tiel. Wij zijn van mening dat u onvoldoende rekening heeft gehouden met deze verstrekende gevolgen van uw voorlopige besluit. Daarnaast vragen deze bewoners zich af waar zij toekomstige planschade kunnen indienen. Ondanks dat deze bewoners in West Betuwe wonen, zal de planschade bij de gemeente Tiel behoren.

Conclusie

Uw voorlopige besluit roept meer vragen op dan het antwoorden geeft op essentiële vragen waardoor vragen en zorgen van ons, onze inwoners en stakeholders onvoldoende zijn opgepakt. Er is in uw besluit onvoldoende oog voor de West Betuwe belangen, zoals wonen, landschap en natuur, (sluip)verkeer, alsmede een integrale aanpak ten aanzien een breder gebied vanuit de regionale belangen.

Vanuit West Betuwe zien wij geen (meer)waarde en geen draagvlak voor een ontsluitingsweg (variant 5) zoals door het college van Tiel voorlopig is besloten. Wij zijn daarom tegen de ontsluitingsweg

(variant 5)zoals deze door Tiel is voorgelegd door middel van de bij het voorlopige besluit behorende kaart. Wij roepen u en de raad van Tiel dringend op om met ons college, raad, inwoners en stakeholders in gesprek te gaan en met name vanuit een brede gebiedsontwikkeling te kijken naar de gevolgen van een ontsluitingsweg en de wegenstructuur voor de gehele omgeving tussen Tiel West en Geldermalsen Oost en het bijbehorende buitengebied binnen de regio Rivierenland. De gevolgen van variant 5 gaan veel verder dan alleen Tiel en haar buitengebied, maar betreft ook de gemeente West Betuwe en haar belangen alsmede de belangen van de regio Rivierenland. Een nieuwe (door)start van dit proces is daarom naar onze mening noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van gemeente West Betuwe