

Actuele stand van zaken Westelijke ontsluiting Tiel

Datum, 14 april 2024

Het college van B&W van Tiel gaat zich begin mei uitspreken over een **voorkeursvariant**. Men kijkt ook naar een te verwachten meerderheid in de gemeenteraad van Tiel voor de te kiezen voorkeursvariant. Ervaring leert dat als er eenmaal een **politiek-bestuurlijke keuze** is gemaakt, dit tracé het gaat worden; de kans dat er een ander tracé komt is buitengewoon klein. Wethouder Dijkstra heeft dit nadrukkelijk bevestigd in bewonersavonden.

Het **onderzoek** (plan-MER van Movares) naar de varianten vormt de **basis** voor een zorgvuldige afweging. Het gaat op **drie onderdelen** niet goed. Het Bewoners Collectief Buitengebied Ophemert (BCB Ophemert) wil **tijdig en stevig** aan de **alarmbel** trekken:

1. Ladder van Verdaas: wettelijk gezien is de “**Ladder van Verdaas**” leidend. Uitgangspunt is dat we alleen nieuwe infrastructuur aanleggen als het opwaarderen van bestaande infrastructuur geen soelaas biedt.

In de huidige plan-MER gaat Movares uit van 5 varianten en concludeert Movares dat variant 1 (eenvoudig opwaarderen huidige N834) geen oplossing biedt voor toekomstige verkeersproblemen. Movares concludeert in de plan-MER dat onderzoek naar nieuwe infrastructuur (door het buitengebied) noodzakelijk is.

De gemeenteraad van Tiel heeft in het voorjaar van 2023 verzocht een **extra variant** te onderzoeken (variant 1B), met dubbele rijbanen over het bestaande tracé (N834), de zogeheten 2x2 variant). Uit onderzoek van Movares (september 2023) blijkt dat **variant 1B wel een oplossing** biedt voor de verkeersproblemen.

Volgens de “Ladder van Verdaas” kan, mag en moet nu dus **alleen deze variant** (1B) nu de voorkeur krijgen. Movares heeft echter de variant 1B niet in de plan-MER verwerkt, maar alleen in een apart document. Nu ontstaat er een **scheef, onjuist en onzorgvuldig** beeld. Daarmee is het kiezen voor een voorkeursvariant ondoorzichtig. Dit vormt een **grove kwetsbaarheid** in het besluitvormingsproces.

2. Toename sluipverkeer: een belangrijk criterium voor de keuze van een voorkeursvariant is het voorkomen van sluipverkeer door het dorp Wadenoijen (nu via de Lingedijk). De twee meest zuidelijke varianten (4 en 5) bevatten een rotonde bij de Bommelweg ter hoogte van de Nieuweweg. Deze rotonde gaat voor een enorme **extra verkeersdrukte** (sluipverkeer) zorgen op de Bommelweg tussen die rotonde en A15-afslag Est/Geldermalsen. Met de aanleg van varianten 4 en 5 gaat het huidige sluipverkeer over de Lingedijk (3,5 km) zich dus **verplaatsen** naar de Bommelweg (ook 3,5 km). En omdat er dan verkeerskundig ook een soort rode loper naar Passewaaij wordt aangelegd, zal dit tevens leiden tot een **significante toename van sluipverkeer**. En dit zal weer grote consequenties hebben 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 **verplaatsen** en **zelfs toenemen!** De inwoners uit het buitengebied hebben dit meermaals aangegeven, 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. Dat is opvallend omdat het overgrote deel van de Bommelweg binnen het grondgebied van de gemeente Tiel valt. Dit is een **ernstige fout** in het onderzoek.

- 3. Participatie:** de gemeente Tiel heeft tot nu toe adviestafels georganiseerd over variant 1B en varianten 2/3. In de laatste communicatie (16 januari 2024) heeft het college een **rode vlag** geconstateerd (- - -) voor **lokaal draagvlak** voor varianten 1B, 2 en 3. Variant 4 loopt over een aangesloten fruitperceel van een grote fruitonderneming uit Tiel en kleurt ook rood voor draagvlak. Voor variant 5 (langs Ophemert) was in januari de inschatting van de gemeente Tiel dat deze variant mogelijk iets gunstiger zou scoren wat betreft draagvlak dan de andere varianten. Dit was een **ambtelijke aanname** en niet gebaseerd op onderzoek of op concreet contact met inwoners uit de gemeente West Betuwe. Daarop ontstond veel verzet in Ophemert en werd er een druk bezochte bewonersavond georganiseerd op 6 maart. Daar erkende wethouder Dijkstra aan de 120 aanwezigen dat ook **variant 5 rood** scoort inzake draagvlak.

Hiermee staan dus **alle varianten** wat betreft draagvlak rood en kan het college dus geen voorkeur voor de ene of andere variant uitspreken op basis van draagvlak.

Inwoners van Ophemert dreigen rond participatie **tussen wal en het schip** te vallen. De gemeente Tiel ziet het niet als taak deze inwoners te betrekken bij besluitvorming en de gemeente West Betuwe ziet dit niet als een eigen project en steekt nauwelijks energie in inspraak of participatie. De onderlinge afstemming tussen deze twee gemeenten loopt **gebrekkig en onzorgvuldig**, er is geen inhoudelijk contact tussen deze gemeenten, ambtelijk noch bestuurlijk.

Samengevat

De gemeente Tiel gaat de komende weken een afweging maken op basis van doelbereik en effecten; de parameters kosten en draagvlak zijn nauwelijks onderscheidend.

Voor deze afweging wijzen nu alle parameters naar **variant 1B**, dat is veruit de meest verstandige keuze. Bij deze variant worden verkeersdoelen gehaald, wordt de “Ladder van Verdaas” gerespecteerd en gaat ongewenst sluipverkeer afnemen.

De BCB Ophemert dringt aan op **verstandige** en **zorgvuldige** besluitvorming.

Namens ten minste 100 bewoners uit het gebied,

Marko Stupar – Dennis Eker - Sabrina Veldhuizen – Herman de Leeuw – Melvin Könings

Team Bewoners Collectief **Buitengebied Ophemert**