

Rapport

Eerste reflectie voorkeursvariantkeuze college Tiel

Datum: 18 mei 2024

De gemeente Tiel onderzoekt een betere ontsluiting naar de A15. De gemeenteraad van Tiel heeft in 2021 een voorselectie gemaakt van 5 varianten en in voorjaar 2023 is er een extra variant toegevoegd (variant 1B: verbreden van de bestaande N384 naar A15/Tiel-West). Op 15 mei 2024 heeft het college van Tiel een voorlopige **voorkeursvariant** bekend gemaakt. Het college stuurt aan op een nieuwe weg midden vanuit Passewaaij naar A15 afslag Wadenoijen door het buitengebied langs de Ophemertsestraat (vlak langs de gemeentegrens van West Betuwe), ook wel bekend als variant 5.

Op 22 mei 2024 wordt het voorstel in de gemeenteraad van Tiel besproken. Daarna worden de stukken formeel gepubliceerd en hebben inwoners en ondernemers 8 weken de tijd om een **zienswijze** in te dienen (juni/juli). In augustus/september stelt het college een Nota Zienswijzen op (als reactie op alle binnengekomen zienswijzen), het voorstel wordt dan in oktober waar nodig aangepast. Het college is voornemens op 12 november 2024 een definitief voorstel bij de raad in te dienen. Dat voorstel wordt dan in november/december behandeld in de gemeenteraad, doel is op 18 december 2024 een definitief besluit te nemen.

Het voorlopige besluit is (helaas) een **politiek gedreven besluit**, met een onderbouwing die op alle fronten tekort schiet en aantoonbaar onnavolgbaar is. Dit **BCB** rapport analyseert de 14 argumenten die het college waarom zij kiezen voor variant 5. Onze twee hoofdconclusies zijn:

1. Het college houdt zich niet aan de kaderstelling van dit project en introduceert nieuwe en onwaarschijnlijke woningbouwdoelstellingen, die geen onderdeel zijn van de kaderstelling van de gemeenteraad (Nota Reikwijdte en Detailniveau). Het college onderbouwt dit verder niet en heeft ook geen passend verkeerskundig onderzoek laten verrichten. Het college schuift alle onderzoeksresultaten van Movares terzijde en komt met een compleet nieuw plan. Dit is niet alleen **onzorgvuldig**, maar ook **onbehoorlijk en onrechtmatig**.
2. Uit al het onderzoek naar verkeersdoorstroming, sluipverkeer, verkeersveiligheid, milieueffecten en kosten komt objectief **variant 1B** (het opwaarderen van de bestaande weg met dubbele rijbanen) zeer duidelijk naar voren als de **beste en meest geschikte variant** in het algemeen belang. Dit is een variant die eveneens een positief effect heeft op de nieuwe woningbouw in de stadskern van Tiel (o.a. Veilingterrein). De nu gekozen variant 5 zal aan een betere ontsluiting van de verkeerstromen die hier ontstaan bijna niets aan bijdragen.

Het college negeert argumenten en zorgpunten die bewoners tot nu toe hebben ingebracht, wijkt evident ongemotiveerd af van door haar zelf gegeven opdrachtformulering en negeert de daarop ingewonnen adviezen. In het participatietraject is een flink deel van de direct belanghebbenden niet geconsulteerd omdat deze aan de **andere zijde** van de gemeentegrens wonen.

Helaas verwordt dit project tot een misplaatst toneelspel met een doof en passief gemeentebestuur. Dat is een **gemeentebestuur onwaardig**. Procedureel is nu de beurt aan inwoners en ondernemers, zij mogen in de periode juni/juli (8 weken) een **zienswijze inleveren** bij de gemeente Tiel. Het BCB Ophemert roept betrokken inwoners en ondernemers op een zienswijze in te leveren. Hoe dit precies kan wordt de komende weken pas duidelijk.

Analyse van de argumenten van het college van Tiel

Op 15 mei 2024 maakte de wethouder van Tiel bekend dat het college van Tiel voorlopig voor variant 5 heeft gekozen. In een beknopte notitie ([bespreeknota 14 mei 2024](#)) heeft het college **14 aspecten** (argumenten) op een rij gezet. Hieronder analyseren we deze aspecten met een voorlopige visie van het BCB Ophemert.

Voorlopig standpunt college Tiel	Voorlopige visie BCB Ophemert
<p>1. Alternatief 5 past het beste in de Toekomstvisie van Tiel. De eventuele mogelijkheid die alternatief 5 biedt voor extra woningbouw is interessant. De ambities van het college van Tiel bevatten een versnelde groei naar de 50.000+ inwoners. Dit past naadloos in de Toekomstvisie Tiel om meer kwalitatieve woningen toe te voegen. De meeste mogelijkheden liggen aan de westkant van Tiel. In het buitengebied starten we met Passewaaij 9, 10 en 11 en de vervolmaking van de rondweg Passewaaij.</p>	<p>De hier genoemde versnelde extra woningbouw (die nog nergens is vastgelegd) valt buiten de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De verkeerskundige gevolgen van deze bredere kaderstelling zijn door Movares niet onderzocht of uitgerekend. Het college maakt hiermee een nieuwe afweging op basis van aspecten en andere doelen die buiten de kaderstelling van de gemeenteraad (NRD) liggen en niet op basis van het plan-MER onderzoek. Daarmee valt de bodem uit de hele plan-MER procedure, dit is een grove en onrechtmatige onzorgvuldigheid in het proces.</p> <p>Kort samengevat: zo'n plan zonder deugdelijke motivering houdt nooit stand bij de Raad van State.</p> <p>Ter aanvulling: de actuele prognose van het CBS (objectieve inschatting van de bevolkingsgroei van Tiel) voorspelt een veel kleinere groei van de groei van de stad Tiel. Het CBS voorspelt een groei naar maximaal 45.000 inwoners (daarna gaat het inwoneraantal weer dalen).</p> <p>Met een beoogde stevige aanpak van het aantal arbeidsmigranten (zoals bepleit door het aankomende kabinet) zal het inwoneraantal van Tiel eerder gaan dalen dan stijgen. De regionale nieuwbouwmarkt stukt al jaren, niet alleen aan door het gebrek aan aanbod-, maar juist ook door gebrek aan de vraagkant. Tiel heeft de komende jaren bovendien te maken met flinke vergrijzing, zoals de hele Regio Rivierenland.</p>
<p>2. Alternatief 5 heeft raakvlakken met meerdere doelen binnen de Gelderse Omgevingsvisie "Gaaf Gelderland". Dit beleidsstuk is belangrijk voor de provincie en om onze plannen te realiseren met cofinanciering. Aansluiting op provinciaal beleid is daarom verstandig en bovendien het meest toekomstbestendig. Het is ook voor de provincie van belang dat Tiel haar centrumfunctie pakt. Het behouden van voorzieningen en de bouw van meer woningen draagt bij.</p>	<p>In de omgevingsvisie en de omgevingsverordening is het gebied rond de Ophemertsestraat expliciet aangewezen als stiltegebied, variant 5 past daar niet in.</p> <p>Movares heeft geconcludeerd dat het op basis van de huidige visie en verordening van de provincie Gelderland alleen in theorie mogelijk is. Als een nieuwe weg door een stiltegebied moet worden gerealiseerd, moeten er mitigerende maatregelen worden getroffen om het geluid belast oppervlak te verkleinen, bijvoorbeeld door bronmaatregelen in de vorm van stil asfalt.</p> <p>Echter, Movares concludeert dat gezien de ligging van variant 5 deze maatregelen niet afdoende zullen zijn, lees:</p>

<p>Een nieuwe weg helpt en is een voorwaarde voor woningbouw.</p>	<p>mitigeren kan niet, dat is praktisch onmogelijk. Je tast met de aanleg van een nieuwe weg nou eenmaal onomkeerbaar de stilte, het landschap en de biodiversiteit aan.</p> <p>Daarbij komt dat de provincie nadrukkelijk heeft aangegeven dat ze <i>geen problemen met de verkeersdoorstroming van de N384</i> zien, zelfs niet op de bestaande weg. Er staan soms files tijdens de spits, maar die staan in heel Nederland. Maatregelen zijn dus niet nodig wat de provincie betreft. Nut en noodzaak ontbreekt.</p> <p>Volgens de “Ladder van Verdaas” (het ruimtelijke afwegingskader dat Gelderland zelf ook toepast) mag de gemeente Tiel dan geen nieuwe weg door het buitengebied aanleggen, omdat Movares heeft aangetoond dat opwaarderen van de bestaande infrastructuur (variant 1B) tot verkeerskundig bevredigende resultaten leidt. Variant 1B biedt volgens Movares zelfs nog ruimte om toekomstige groei op te vangen.</p> <p>De omgevingsvisie Gaaf Gelderland is een verouderd document van 2018 (met denkbeelden van meer dan 8 jaar oud) en is volstrekt gedateerd. De gemeenteraad van Tiel heeft in de nota NRD deze provinciale visie niet opgenomen in haar kaderstelling. Dat het college dit document nu ter onderbouwing toe en dit is ongepast en procedureel onjuist. Dit sterkt wel het beeld dat er een vooral politieke afweging gemaakt wordt en het maatschappelijk belang niet voorop staat.</p> <p>Het is feitelijk onjuist dat alleen een nieuwe weg helpt voor het opvangen van de woningbouw in Tiel. De verkeersstudie van 1B van Movares heeft juist aangetoond dat 1B verkeerskundig werkt en functioneel is en ook nog marge biedt voor meer woningbouw in het centrum. Hetzelfde onderzoek wijst uit dat variant 5 daar geen oplossing voor biedt.</p> <p>Het college heeft met Movares een ingewikkelde stukkenstroom geproduceerd, waarbij variant 1B niet is verwerkt in het planMER document. Op die manier is het best lastig om varianten goed met elkaar te vergelijken.</p>
<p>3. Alternatief 5 scoort goed op het doelbereik (o.a. de verkeerseffecten, bevordering van de doorstroming en tegengaan van sluipverkeer). De extra reistijd die alternatief 5 vergt voor de automobilist weegt niet op tegen de</p>	<p>Deze stelling is volstrekt onjuist. Movares schrijft juist letterlijk: <i>“De alternatieven 4 en 5 trekken <u>weinig verkeer</u> op de nieuwe weg. Een keuze voor één van deze alternatieven is alleen logisch indien de nieuwe weg ook wordt aangelegd om ruimte te bieden aan nog niet vaststaande toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, waarmee in deze studie geen rekening is gehouden.”</i></p>

<p>andere voordelen van deze tracékeuze.</p>	<p>Het college gaat nu wederom buiten haar eigen kaders om (met een keuze voor variant 5), met als argument dat men nog veel meer woningen zou willen bouwen dan de reeds geplande uitbreiding van Passewaaij (lees: de basis voor dit onderzoek). Het college gaat daarmee veel verder dan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en daarmee buiten de gestelde kaders van de gemeenteraad. Dat is onzorgvuldig, in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en onbehoorlijk bestuur.</p> <p>De gemeenteraad van Tiel lijkt hier met open ogen nu in te lopen en heeft daar als kaderstellend en hoogste orgaan in de gemeente een eigen verantwoordelijkheid. Als de gemeenteraad een zorgvuldig proces wil doorlopen, kan de gemeenteraad niets anders besluiten dan het college terug naar de tekentafel te sturen, het huidige onderzoek van Movares is immers met deze (nieuwe) redenering en uitgangspunten niets meer waard.</p>
<p>4. In alternatief 5 worden de Dr. J.M. den Uijllaan en de Weegbree juist ontlast. Bij alternatieven 2, 3 en 4 zou daar de verkeersdrukke juist toenemen. Deze afname van verkeer is gunstig voor de aanwonenden daar. Hoewel het overal als lastig ervaren zal worden, worden met alternatief 5 uiteindelijk minder mensen geraakt dan bij de andere alternatieven 1/1b,2,3 of 4.</p>	<p>Tiel gaat meer woningen in Passewaaij bouwen, het verkeer langs bestaande ontsluitingswegen van Passewaaij naar de A15 zal gaan toenemen, dat is een logische ontwikkeling.</p> <p>Het “raken van mensen” wordt kennelijk alleen afgemeten aan directe belangen van directe aanwonenden, terwijl de mensen die wonen of genieten van het buitengebied (stiltegebied) niet gehoord worden of meegerekend worden. Dit is een onzorgvuldige afweging. De wethouder heeft juist zelf meerdere keren erkend dat het draagvlak bij alle varianten gering is en daarmee geen onderscheidend criterium is. Opvallend is dat voor variant 5 nog steeds het draagvlak als oranje beoordeeld wordt, terwijl de wethouder bij bewonersavonden en in de krant heeft toegegeven dat ook deze variant rood kleurt. Dit is een duidelijk signaal van vooringenomenheid.</p> <p>Daarbij zijn er andere belangen opgenomen in het Movares-rapport die geraakt worden waar niet door het college op wordt ingegaan. Dat is onzorgvuldig en maakt de motivering voor het besluit ondeugdelijk.</p>
<p>5. De aantasting het dorpse karakter van Wadenoijen wordt grotendeels vermeden bij een keuze voor alternatief 5. Alternatief 5 kan daarom in Wadenoijen rekenen op meer draagvlak dan de alternatieven 2, 3 en 4.</p>	<p>Dit is onjuist. Het WOT team heeft zich bijvoorbeeld uitgesproken <u>alleen</u> voor variant 1B te zijn, omdat <u>alle</u> buitengebied-varianten het dorpse karakter en de landschapskwaliteiten aantasten.</p> <p>Daarnaast zal het sluipverkeer op de Bommelweg in Wadenoijen zal flink toenemen bij variant 5. Dit zal de leefbaarheid aan de Bommelweg (zowel in Tiel als in West Betuwe) ernstig aantasten. Verderop in dit rapport</p>

	<p>en in de bijlage leggen we het onvermijdelijke sluijverkeer bij Variant 5 nader uit.</p> <p>Het college constateert dat het lokaal draagvlak voor elk van de varianten ontbreekt, het is dan onjuist en onzorgvuldig om dan toch een ongemotiveerde weging te maken over het draagvlak, die bovendien in tegenspraak is met eerdere uitspraken tijdens bewonersavonden en in de krant van het college. Sommige inwoners ervaren dat als liegen en draaien.</p>
<p>6. Een groot deel van dit tracé valt samen met de bestaande Ophemertsestraat. De ingreep in het landschap is daardoor geringer dan in de alternatieven 2, 3 en 4.</p>	<p>Dit is onjuist, minder dan 20% van variant 5 loopt langs de pittoreske Ophemertsestraat. Het landschappelijke karakter van deze straat en de positie in het stiltegebied zal juist compleet verloren gaan, een argument over beperkte ingreep in het landschap is een misplaatst politiek gedreven gelegenheidsargument. Alleen variant 1B en variant 3 kunnen scoren op het argument “aansluiten op bestaande infrastructuur” (namelijk de bestaande weg of nabij het spoorwegvlak).</p>
<p>7. Ook de doorsnijding van landbouwpercelen is bij alternatief 5 minder, wat weer belangrijk kan zijn voor de continuïteit van bedrijven in het buitengebied.</p>	<p>Dit is onjuist, dit gaat alleen op in het specifieke vergelijk tussen variant 4 en 5. De doorsnijding van landbouwpercelen bij variant 1B en variant 3 is nog veel geringer. Dit is dus een onjuist vergelijking met oogkleppen op.</p>
<p>8. De effecten van alternatief 5 vallen te mitigeren, mits daar aandacht voor komt. Mitigatie zal een belangrijk onderdeel vormen van de uitwerking.</p>	<p>Dit is onjuist en compleet in tegenspraak met het onderzoek van Movares. Het ruïneren van een stiltegebied is definitief en onomkeerbaar, dit geldt ook voor de karakteristieken van het cultuurhistorisch landschap in de volle breedte. Het is niet mogelijk deze effecten te mitigeren met bijvoorbeeld stil asfalt.</p> <p>Het college stelt zonder enige toelichting of onderbouwing dat de schadelijke ingrepen sloop van het buitengebied “gemitigeerd” kunnen worden; dat is een drogredenering en daarmee onjuist, ongemotiveerd en onzorgvuldig.</p>
<p>9. Alternatief 5 biedt ons – binnen de kaders van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau – bij de verdere uitwerking kansen voor een gebiedsgerichte aanpak; niet alleen ten aanzien van bereikbaarheid en de leefbaarheid van de kernen en bedrijven in het gebied, maar ook voor de water- en andere opgaves in het gebied. Daarbij valt te denken aan recreatieve voorzieningen, betere en veiligere fietsroutes en mitigerende</p>	<p>Dit is onjuist, de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Bommelweg zal door de enorme toename van het sluijverkeer door variant 5 juist buitengewoon verslechteren.</p> <p>Het is tevens een niet te volgen redenering dat de aanleg van een drukke 80 km weg te zien als een recreatieve impuls voor het gebied. Als er bijvoorbeeld een wateropgave is, kunnen bestaande sloten verbreed worden, dat is een stuk goedkoper dan het aanleggen van een nieuwe weg. Met andere opgaves in het gebied wordt “iets” van motivering gesuggereerd zonder enige inhoud,</p>

<p>maatregelen voor verkeer en zelfs verblijf in het gebied wat de leefbaarheid ten goede komt.</p>	<p>dat is een perverse manier van redeneren en onderbouwen.</p> <p>De fietsroutes door dit buitengebied (zoals nu de Bommelweg) zijn op dit moment relatief veilig en zullen met variant 5 helaas veel onveiliger worden.</p>
<p>10. Alternatief 1 en 1b lossen het verkeersprobleem in toekomst onvoldoende op, zeker met beoogde extra woningbouw (nu zijn t/m 2030 ruim 2.000 woningen gepland) als Tiel naar minimaal 50.000+ inwoners groeit. De N834 blijft de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Echter het opwaarderen van de bestaande N834 (alternatief 1/1b) wordt door de provincie niet als noodzakelijk gezien. Vanwege het geringe doelbereik, toch een investering van 21 mln. en beperkt draagvlak, maakt dat 1/1b afvalt.</p>	<p>Dit is onjuist volgens het onderzoek van Movares, variant 1B draagt juist (wel) goed bij aan het doelbereik.</p> <p>Het college introduceert een niet eerder gecommuniceerde extra woningbouwopgave en gaat daarmee veel verder dan de afspraken en kaders in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en daarmee buiten de kaders van de gemeenteraad om. Deze extra woningbouwdoelstelling is dus ook niet meegenomen in het Movares onderzoek, waarmee deze onderzoeken geen basis (meer) kunnen vormen voor de afweging. Met andere woorden: hiermee valt de bodem uit de MER-procedure. Dat is fundamenteel probleem en een forse bestuurlijke omissie.</p> <p>De provincie Gelderland geeft inderdaad consistent aan dat het opwaarderen van de bestaande N834 (alternatief 1/1b) niet als noodzakelijk wordt gezien. De enige (logische) conclusie die hier uit getrokken kan worden is dat de Provincie niet zal meebetalen aan verkeersoplossingen waar zij onvoldoende nut en noodzaak van inziet. Dat de verkeerssituatie op momenten op de dag nu eenmaal een mindere goede doorstroom kent, daarin staat de Gemeente Tiel niet alleen, dit is op vele andere plaatsen in Nederland en in de Provincie ook het geval en Tiel zal hier aan moeten wennen (aldus de provincie).</p> <p>Dat de wethouder in de presentatie op 15 mei 2024 de hoop uitspreekt dat de provincie wel gaat meebetalen aan variant 5 is bijzonder ongelukkig, ongepast en onwaarschijnlijk. In zijn positie is het gepast om bij een feitelijke weergave te blijven in zijn advies aan het college. Dit getuigt van onzorgvuldigheid en een zeer onlogische manier van redeneren.</p> <p>Nog een keer: ofwel de provincie ziet een verkeersprobleem waar ze wat aan kunnen en willen doen en meebetalen (waarbij ze de Ladder van Verdaas moeten volgen), of niet. Het lijkt buitengewoon onwaarschijnlijk dat de provincie nu ineens wel wil meebetalen aan variant 5, waarvan de verkeerskundige onderzoeken aangeven dat deze variant maar matig scoort en fors indruist tegen landschapsafspraken uit diezelfde provincie (stillegebied).</p>

<p>11. Alternatief 1/1b biedt ook geen extra/derde ontsluitingsweg. Dat maakt dat mensen bij een calamiteit het gevoel hebben klem te zitten en versterkt de wens voor een nieuwe derde ontsluiting.</p>	<p>Dat gevoel kan er wel zijn bij sommige inwoners, maar alle adviestafels en externe verkeersadviseurs (o.a. Movares) hebben aangegeven dat je voor calamiteiten geen nieuwe weg van circa € 40 miljoen hoeft aan te leggen. Een nieuwe weg die bij een calamiteit waarschijnlijk ook vast zal staan, evenals de A15 waar je dan naar toe zou willen rijden. Er zijn nu al meer dan 5 uitgangen voor Passewaaij en de gemeente kan met rubberpalen ook meerdere extra nooduitgangen maken op bestaande wegen.</p> <p>Daarbij, het opdracht-kader van de raad (NRD) beoogt een betere ontsluiting en spreekt niet van het zoeken naar de beste manier om te komen tot een derde ontsluitingsweg voor de bewoners in Passewaaij. Ook in het coalitie-akkoord van Tiel (de leidraad van het college) wordt <u>niet</u> gesproken over een noodzakelijk <i>derde</i> ontsluitingsweg.</p> <p>Dit is dus een misplaatst en onjuist politiek gedreven gelegenheidsargument.</p>
<p>12. De kosten van de alternatieven variëren globaal van 21 tot 93 miljoen. Hoewel alternatief 3 versoberd kan worden, blijft het dan nog veruit de duurste variant. Naast ingrijpende betonwerken onder het spoor is ook de impact op bestaande woningen groot. Alternatief 3 valt daarom af.</p>	<p>Dat lijkt wel een logische vorm van redeneren, hoewel het college nauwelijks zijn best heeft gedaan kostenreductie te plaatsen op variant 3. Nu zijn er om de 250 meter hele dure tunnels gepland in variant 3, dat geeft een stevige indruk van negatieve vooringenomenheid tegen deze variant 3.</p> <p>Ook moet vermeld worden dat Movares voor variant 5 een enorme bandbreedte inschat (30% naar beneden en 40% naar boven) een veel ruimere bandbreedte dan bijvoorbeeld varianten 2 en 1B.</p> <p>Wat betreft kosten negeert het college ook de volgende nadrukkelijke (en terechte) waarschuwing van Movares: bij aanleg van variant 5 (met een beduidend lager verkeersresultaat dan varianten 1B, en varianten 2 en 3) zal de verkeersdruk zonder maatregelen op de bestaande N384 verder toenemen en het verkeer daar alsnog vastlopen. Dus moet je bij de aanleg van 5 alsnog ook dure ingrepen doen op bestaande tracé, terwijl dit bij variant 2 en 3 niet hoeft. Deze indirecte extra kosten heeft Movares niet berekend (mocht daar geen berekeningen voor doen), maar dat betekent waarschijnlijk dat variant 5 indirect 1,5x zo duur wordt. En dat het gepresenteerde kostenvergelijk dus onjuist is.</p>
<p>13. Alternatief 5 lijkt financieel behapbaar. Alternatieven 2, 4 en 5 liggen qua investering redelijk bij elkaar (respectievelijk 29, 27 en 33</p>	<p>Dit is een zeer kromme manier van redeneren. Hoe kan het college variant 5 uit kostenoptiek (als duurste variant van de 3 genoemde varianten met ook nog eens de slechtste verkeerseffectiviteit van de drie varianten), juist als het “meest toekomstvast billijken”? We hebben ook</p>

<p>mln.) zodat de keuze voor alternatief 5 als meest toekomstvast te billijken is.</p>	<p>hierboven gezien dat Movares gesignaleerd heeft dat de indirecte kosten van variant 5 juist veel hoger zullen zijn dan nu ingeschat. Dit argument is onzinnig, ondeugdelijk gemotiveerd en onzorgvuldig.</p>
<p>14. Na uitgebreide participatie blijkt dat het draagvlak voor alle alternatieven vrijwel gelijk negatief of zwaar negatief scoort. Als dat zo is, gaan andere bovenstaande aspecten zwaarder wegen. Zodoende komt alternatief 5 voor het college als winnaar uit de bus.</p>	<p>Om triomfantelijk te spreken over een winnaar is ronduit aanmatigend. Het getuigt van een bestuurlijke vooringenomenheid die er niet op is gericht om tot maatschappelijke acceptatie van een keuze te komen maar van een verdere polariserende benadering. Simpelweg benoemen dat het logisch is dat niemand een weg in zijn achtertuin wil wekt de schijn dat het belang van betrokken bewoners ondergeschikt is, als we maar snel tot een variantkeuze komen. Hoewel het proces best lang geduurd heeft, gebruikt het college nauwelijks onderbouwing voor haar keuze voor 5 en negeert het college de adviezen van Movares. Het is volstrekt onduidelijk hoe variant 5 kan bijdragen aan een duurzame oplossing.</p> <p>Van een zorgvuldige participatie is geen sprake omdat niet alle belanghebbenden en betrokkenen in het participatieonderzoek zijn meegenomen. De tot nu toe bekend gemaakte reden is dat de niet gehoorde bewoners aan de andere zijde van de gemeentegrens wonen en daarmee geen partij zijn voor de Gemeente Tiel. Maar de gemeente West Betuwe wil niet meewerken aan participatie.</p> <p>De conclusie dat draagvlak voor elk van de varianten ontbreekt klopt. Dat betekent dat de keuze gemaakt moet worden voor een variant met (1) een goede verkeersscore en (2) de minste negatieve maatschappelijke effecten. En juist dan valt variant 5 af, als slechtst scorend uit verkeersoptiek en met de meest negatieve maatschappelijke effecten, zoals milieu, geluid, luchtkwaliteit, landschap, natuur en biodiversiteit. Dat laat ook de kleurenmatrix zien in het "Memo Voorbereiding Ontwerpbesluit" van Movares d.d. 20 maart 2024.</p> <p>Nu het college compleet afwijkt van de onderzoeksresultaten van Movares, wijst dit op een politiek gedreven, vooringenomen afweging. Daarmee veegt het college al het (kostbare en waardevolle) onderzoek van Movares dus van tafel.</p> <p>Het college van Tiel kiest zonder verkeerskundige onderbouwing en in strijd met alle vooraf gestelde kaders van de gemeenteraad voor variant 5. Deze keuze is ongemotiveerd, onzorgvuldig en onjuist. En daarmee ook onrechtmatig.</p>



Het BCB Ophemert dringt nog steeds aan op deugdelijk onderbouwde, verstandige en zorgvuldige besluitvorming. Procedureel is nu de beurt aan inwoners en ondernemers, zij mogen in de periode juni/juli (8 weken) een **zienswijze inleveren** bij de gemeente Tiel, over de voorkeur van het college van Tiel voor variant 5. Belangrijk is dat dit niet alleen over de inwoners en ondernemers van de gemeente Tiel gaat, maar ook van West Betuwe, evenals de gemeenteraad van West Betuwe.

Een project op de grens van de gemeente Tiel en de gemeente West Betuwe

Medio februari 2024 bleek dat het college van West Betuwe een (tot dan toe vertrouwelijke) brief had gestuurd aan Tiel met een impliciete voorkeur voor variant 5 (de variant het dichtst langs Ophemert). Een groot aantal inwoners uit het buitengebied was daar zeer onttstemd over en heeft zich verenigd in het **Bewoners Collectief Buitengebied (BCB) Ophemert**.

Op 27 februari 2024 heeft de gemeenteraad van West Betuwe unaniem een motie aangenomen om te pleiten voor een **andere variant** dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Uit bovenstaande analyse is duidelijk naar voren gekomen dat er geen zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. De gemeente West Betuwe is dus tegen deze variant, maar het college van Tiel **negeert** deze bestuurlijke oproep van haar buurgemeente.

Samen met de Dorpstafel Ophemert heeft het BCB op 6 maart 2024 een **bewonersavond** georganiseerd in Huis op Hemert. Wethouders Hartman (West Betuwe) en Dijkstra (Tiel) waren aanwezig met een onafhankelijke gespreksleider. Helaas bleef een groot aantal vragen onbeantwoord, de frustratie bij veel bewoners bleef hoog. De focus lag vooral op het proces, over de inhoud werden nauwelijks vragen beantwoord. De frustratie nam nog eens toe toen de gemeente Tiel en de gemeente West Betuwe aansluitend geen medewerking wilde verlenen voor een vervolgsessie over de inhoud. Daarmee bleven allemaal vragen onbeantwoord.

Het BCB Ophemert heeft diverse onderzoeken gedaan, meerdere keren ingesproken bij gemeenteraden van Tiel en West Betuwe en brandbrieven opgesteld en onder de aandacht gebracht bij de politiek en de pers, zie ook www.bcbophemert.nl). Het lijkt helaas vrij consistent dat zowel de gemeente Tiel als de gemeente West Betuwe zich **doof en passief** in opstelt. Dat is een modern gemeentebestuur **onwaardig**.

Wat zijn in de kern de bezwaren tegen variant 5?

In de basis gaat het keuzeproces op drie onderdelen onzorgvuldig:

- Ladder van Verdaas:** wettelijk gezien is deze ladder leidend (ook in de omgevingsvisie van de provincie. Uitgangspunt is dat we alleen nieuwe infrastructuur 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 varianten. Movares concludeert dat variant 1 (eenvoudig opwaarderen huidige N834) geen oplossing biedt voor toekomstige verkeersproblemen. En dat onderzoek naar nieuwe infrastructuur (door het buitengebied) noodzakelijk is. De gemeenteraad van Tiel heeft in het voorjaar van 2023 echter verzocht een extra variant te onderzoeken (variant 1B, met dubbele rijbanen over het bestaande tracé (N834), de zogeheten 2x2 variant). Uit onderzoek van Movares naar variant 1B (uit september 2023) blijkt dat variant 1B wel een oplossing biedt voor de toekomstige verkeersproblemen.
Volgens de “Ladder van Verdaas” **kan, mag en moet** nu dus alleen variant (1B) de voorkeur krijgen. Movares heeft echter de variant 1B niet in de plan-MER verwerkt, maar alleen in een aparte notitie. Daarmee ontstaat er een scheve en onzorgvuldige afweging en is het kiezen voor een voorkeursvariant erg ondoorzichtig. Vervolgens schuift het college deze verkeersonderzoeken helemaal de prullenbak in, omdat ze met nieuwe, aanvullende woningbouw ambities komen. Het verkeersonderzoek (en daarmee de zorgvuldigheid met zo’n ladder van Verdaas) staat daarmee compleet op losse schroeven.
- 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 op de Bommelweg bij de Nieuweweg. Juist deze rotonde gaat voor een enorme extra verkeersdruk (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.
In **bijlage 1** hebben we het gevaar voor sluipverkeer op de Bommelweg uitvoerig toegelicht. 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 in de spits. Dit 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 **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.
- Participatie onder de maat:** de gemeente Tiel heeft adviestafels georganiseerd over variant 1B en varianten 2/3. In haar notitie op 16 januari 2024 constateerde het college een rode vlag (- - -) voor lokaal draagvlak voor varianten 1B, 2 en 3. Voor variant 5 (langs Ophemert) was in januari de inschatting van de gemeente Tiel dat deze variant 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 vallen rond participatie nu tussen wal en het schip. 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 **gebrekkelig en onzorgvuldig**, er is geen inhoudelijk contact tussen deze gemeenten, ambtelijk noch bestuurlijk. Dat is ook zwart-op-wit bevestigd door de projectleider uit Tiel.

Het BCB Ophemert heeft deze 3 onderwerpen nadrukkelijk onder de aandacht gebracht bij het college van Tiel en ook **bij alle politieke fracties** in Tiel. Samengevat wijzen alle parameters uit de onderzoeken naar variant 1B, dat is veruit de meest verstandige keuze wat het BCB betreft. Bij deze variant worden de verkeersdoelen gehaald, wordt de “Ladder van Verdaas” gerespecteerd en gaat ongewenst sluipverkeer door het buitengebied afnemen. Toch heeft het college van Tiel nu een andere voorkeursvariant gekozen, buiten de kaders van de Nota Reikwijdte en Detailniveau en zonder in te gaan op de aangevoerde bezwaren. Dat is niet alleen teleurstellend, maar ook **onrechtmatig**.

Beginnelen van behoorlijk bestuur

Tot op heden zijn de kritische reflecties van het BCB Ophemert helaas nauwelijks tot niet gewogen of meegenomen door het gemeentebestuur van Tiel. Het BCB heeft het gevoel dat inwoners tegen een muur praten, van dialoog of **zorgvuldige participatie is geen sprake**.

Een **praktijkvoorbeeld** om dat te duiden. Vragen vanuit het BCB Ophemert over bijvoorbeeld sluipverkeer over de Bommelweg werden afgeserveerd door de ambtelijke projectleider met het argument “*dat onderdeel staat niet in de onderzoeksopdracht van de gemeenteraad*”. Movares heeft dus alleen sluipverkeer op de Lingedijk onderzocht, sluipverkeer op de Bommelweg “mochten” ze niet onderzoeken. Het college introduceert nu extra woningbouwplannen, die niet zijn afgestemd in diezelfde gemeenteraad en geen onderdeel uitmaken van de Nota Reikwijdte en Detailniveau en ook geen onderdeel vormen van het onderzoek van Movares. Maar het college neemt die ruimere kaders nu *wel* als basis voor haar besluitvorming gelden. Dat is meten met twee maten, dat is **onzorgvuldig**.

Deze aanpak van het college in Tiel is in strijd met het **rechtszekerheidsbeginsel**. Dit beginsel stelt dat procedures zo moeten worden opgeschreven en gehanteerd, dat ze duidelijk zijn voor de burger. Procedures mogen dus niet zo zijn dat je ze op verschillende manieren kunt uitleggen. Ook mag de overheid niet achteraf een procedure aanpassen. Dat doet het college nu wel.

Een bestuurlijk besluit dient te rusten op een draagkrachtige motivering, dit heet in het staats- en bestuursrecht het **motiveringsbeginsel**. De motivering moet een besluit dragen en moet een besluit goed kunnen verklaren. De feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn. Dat staat opgenomen in artikel 3.47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het college van Tiel baseert zich echter niet op feiten en hanteert een **onlogische en onbegrijpelijke motivering**. Het college schendt met dit voorgenomen besluit ook dit beginsel van algemeen behoorlijk bestuur.

Een ander beginsel van algemeen behoorlijk bestuur is het verbod op “**détournement de pouvoir**”: een bestuursorgaan mag een bevoegdheid alleen gebruiken voor het doel waarvoor ze de bevoegdheid kreeg van de wetgever. Dit verbod bevat het uitgangspunt dat een overheid alleen haar bevoegdheden mag gebruiken voor het algemeen belang (dus niet vanwege persoonlijke motieven) en allen alleen voor die specifieke doeleinden die de wetgever voor ogen heeft gehad. Dit staat in artikel 3:3 van de Awb. Nu het college van Tiel buiten de kaders van de Notitie Reikwijdte en

Detailniveau (de kaderstelling van de raad) handelt, schendt het college ook dit beginsel van algemeen behoorlijk bestuur.

Daarbij is het helaas niet uitgesloten dat er sprake is van **persoonlijke motieven** in de besluitvorming. Zo gaan er **hardnekkige geruchten** in de politieke wandelingen van Tiel dat sommige raadsleden uit Tiel dichtbij bepaalde tracés wonen en zich meer laten leiden door hun persoonlijk belangen dan het algemeen belang. De maatschappelijke afweging vervalt daarmee tot een politiek toneelspel in plaats van zorgvuldige weging van argumenten. Uitkomst van dit politieke spel kan zijn dat variant 5 daadwerkelijk gaat worden aangelegd, zonder dat het doel wordt bereikt dat gewenst is en met grote schade voor onder meer het landschap, de biodiversiteit, de recreatiemogelijkheden, de verkeersveiligheid, het tegengaan van sluipverkeer en ook de overlast voor direct aanwonenden.

Het college van Tiel betreft onvoldoende, onzorgvuldig en onjuist alle relevante factoren en belangen in de besluitvorming en schendt daarmee ook het beginsel van algemeen behoorlijk bestuur voor **materiële zorgvuldigheid**. Wat is dat? Overheidsmaatregelen mogen zo min mogelijk schade veroorzaken. Het is soms onvermijdelijk dat belangen van individuen schade ondervinden door maatregelen voor het algemeen belang. Elk bestuursorgaan is verplicht alle relevante factoren in de besluitvorming te betrekken. Dat doet het college van Tiel echter niet en daarmee schendt het college van Tiel ook dit beginsel van algemeen behoorlijk bestuur (materiële zorgvuldigheid).

Tot slot

Dit rapport laat zien dat het voorstel voor de voorkeursvariant van het college inhoudelijk en procedureel **ver onder de maat** is en zal geen stand houden in beroepsprocedures bij de Raad van State. Dit is de hoogste bestuurlijke rechter in Nederland die (onder meer) kritisch en nauwkeurig toetst op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

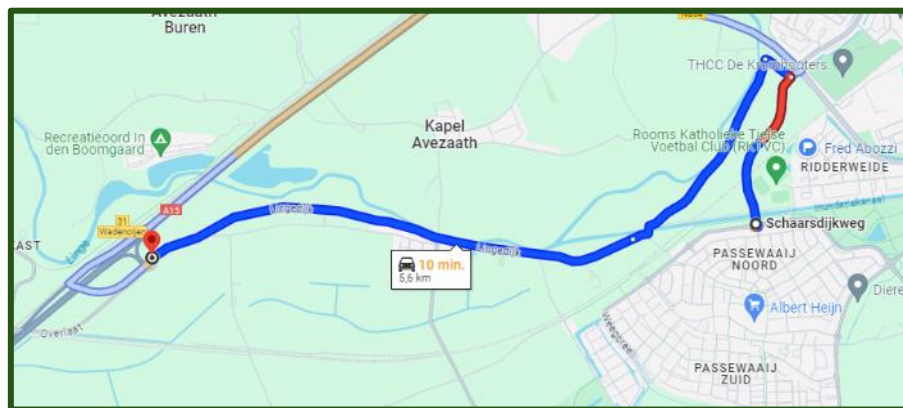
Het BCB Ophemert roept inwoners en ondernemers dringend op een zienswijze in te dienen, want je moet wel **op tijd in actie** komen. Daarbij zal het BCB nauw samenwerken met het WOT team uit Wadenoijen, de dorpsstafels uit Ophemert en Est en de Vereniging tot Behoud van het Lingeland. Doel is op korte termijn een inwonersavond te organiseren om deze bezwaren nog eens goed toe te lichten en inwoners informatie te geven over de **zienswijze procedure**.



Bijlage 1: toelichting verplaatsing Sluipverkeer bij varianten 4 en 5

Een van de criteria voor de keuze voor de beste variant is het **voorkomen van sluipverkeer** door het dorp Wadenhoijen (nu via de Lingedijk). Het doel van een verbeterde ontsluiting is niet alleen het voorkomen van sluipverkeer en betere verkeersveiligheid op de Lingeweg en Lingedijk maar ook het verbeteren van de verkeersveiligheid op kruispunten en rotondes voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en landbouwverkeer). Sluipverkeer ontstaat nu wanneer de A15 vol loopt en er file ontstaat. Op dat moment neemt een deel van het bestemmingsverkeer voor Tiel -en met name richting de wijk Passewaaij- een route over de Lingedijk door Wadenhoijen. In de praktijk loopt dan ook de Lingedijk ook vol met allemaal **doorgaand verkeer** dat daar **niet thuis** hoort.

Huidig sluipverkeer:



Met de verdere groei van de wijk Passewaaij is het risico groot het sluipverkeer verder gaat toenemen. In de MER-studie wordt ervan uitgegaan dat Passewaaij met nog 1.200 woningen wordt uitgebreid de komende jaren. Daarnaast breidt Tiel zelf ook verder uit en hier is in de door Movares gebruikte **verkeersmodellen** rekening mee gehouden.

De twee meest zuidelijke varianten die overwogen worden zijn variant 4 en 5 (zie hieronder). Deze varianten lopen eerst een tijd ten zuiden van de Bommelweg en kruisen de Bommelweg ter hoogte van de Nieuweweg. In de MER is rekening gehouden dat bij die kruising nabij de Nieuweweg een rotonde wordt aangelegd. Die is ook nodig om verkeer van de Bommelweg en omliggende wegen aan te sluiten op die nieuwe variant 4 of 5.



In de verkeersmodellen (die in de concept MER zijn opgenomen in de bijlagen) is bijvoorbeeld voor variant 5 berekend welke verkeersveranderingen dit oplevert. Groen betekent een verkeersafname, rood is een verkeerstoename. Dat ziet er als volgt uit:

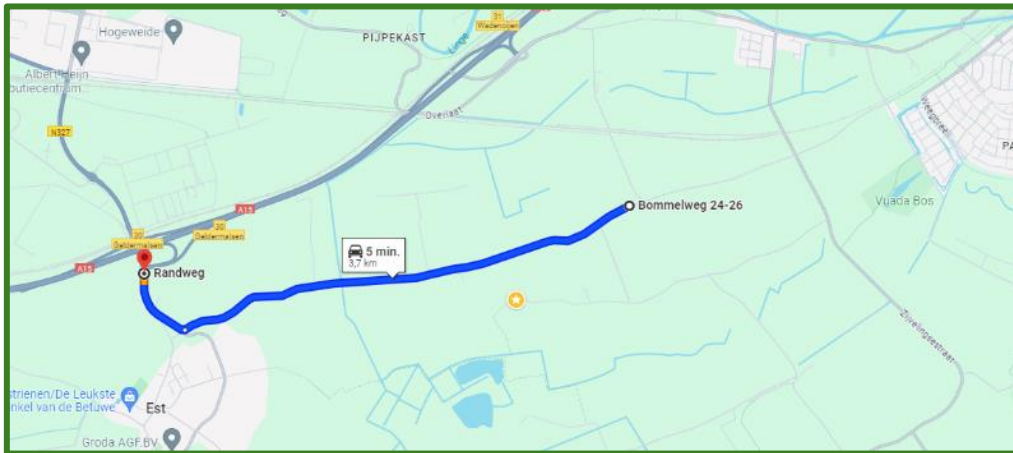


We zien in dit plaatje dus een verkeersafname op de bestaande N384 en een verkeerstoename op het nieuwe tracé van variant 5.

Zeer opvallend in dit verkeersmodel is dat Movares voor de Bommelweg een verkeersafname voorspeld (zie blauwe pijl). Dit wordt door bewoners en ondernemers ter plekke als zeer onwaarschijnlijk geacht, zij verwachten een sterke toename aangezien bij het vastlopen van de A15 in de spits (ook op de A15 tussen Geldermalsen en Tiel, zoals nu al dagelijks plaatsvindt) een groot deel van het verkeer uit west Nederland (Rotterdam, Den Bosch, Utrecht) de afslag Geldermalsen (afslag Est) zal nemen om dan langs de Bommelweg naar de nieuwe rotonde bij de Nieuweweg te rijden en daar de nieuwe weg (variant 5, de rode loper) naar Passewaaij zal pakken. En andersom, in de ochtend- en avondspits. Bewoners en ondernemers verwachten dat de lijn over de Bommelweg niet groen maar **in werkelijkheid dik rood** zal zijn.

De conclusie zou moeten zijn dat het huidige sluipverkeer over de Lingedijk in Wadenoijen (met alle overlast en verkeersonveiligheid) grotendeels verplaatst wordt en zal toenemen naar de Bommelweg. Daarmee ontstaat er een **waterbedeffect**: met de keuze voor variant 5 vermindert het probleem op de Lingedijk (over een afstand van circa 3,5 kilometer), maar ontstaat er juist **groter probleem op de Bommelweg** (ook circa 3,5 km, deels in de gemeente West Betuwe).

Wanneer in ogenschouw genomen wordt dat het aantal inwoners van Tiel gaat toenemen en de drukte op de A15 ook, waarbij Rijkswaterstaat aan de gemeente Tiel heeft aangegeven de komende 20 jaar **geen plannen** te hebben **om de A15 te verbreden**, zal dit tot het vastlopen op beide tracés leiden (A15 én Bommelweg).



Tijdens de spijstijden (de ochtendspits is op werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur is en de middag/avondspits tussen 16:00 en 19:00 uur) zal de Bommelweg tussen de A15-afslag Est en de kruising met de Nieuweweg **overvol** zijn met doorgaand verkeer, zowel personenauto's als vrachtwagens. Daarbij is de Bommelweg een **belangrijke fietsroute** is voor schoolgaande kinderen en ontstaat op deze weg een groot verkeersveiligheidsprobleem. De Bommelweg is niet ingericht op deze verkeersintensiteit. De bermen worden regelmatig helemaal stuk gereden en de breedte van de weg aan de kant van West Betuwe is **volstrekt ontoereikend** om grote verkeersstromen aan te kunnen, zeker bij een dergelijke verkeerstoename.

Tijdens de **bewonersbijeenkomst** in Ophemert op 6 maart waren wethouder Dijkstra van Tiel, wethouder Hartman van West Betuwe en projectleider Sancak van de gemeente Tiel aanwezig. Op die avond hebben de bewoners grote zorgen geuit over de kans op extra sluipverkeer als de gemeente Tiel voor variant 4 of 5 kiest. De kans is namelijk groot dat verkeer van en naar Tiel dan via de Bommelweg naar afslag Est zal rijden maar ook verder binnendoor naar Waardenburg (A2). Zeker voor verkeer in de richting Den Bosch. Door inwoners werd nadrukkelijk gevraagd of daar **goed onderzoek** naar gedaan was en wat daarvan de uitkomst was.

Het antwoord van de projectleider Sancak een kleine maand later (per e-mail op 4 april 2024) was dat de gemeente Tiel bij alle alternatieven (alleen) heeft gekeken naar de impact van sluipverkeer in en rond het dorp Wadenhoijen. Dus niet naar verder in de richting Est of naar effecten tussen Est en Waardenburg. Wat de projectleider betreft valt deze vraag dus buiten de opdracht en is dit sluipverkeer **niet onderzocht**. Daarmee worden deze effecten ook buiten beschouwing gelaten in de afwegingen voor de keuze voor welke variant.

De wethouder uit West Betuwe heeft juist meerdere keren in bestuurlijk schrijven aangedrongen de verkeersstudies van Tiel ook in **regionaal perspectief** te plaatsen en goed te kijken naar de positieve en negatieve effecten van de plannen voor de regio. Dit signaal lijkt helaas ambtelijk en bestuurlijk niet opgepakt te worden door de gemeente Tiel. De algemene stelling luidt helaas "wat niet in de onderzoeksopdracht zit wordt niet onderzocht". Terwijl inwoners en ondernemers nadrukkelijk wel vragen om nader onderzoek. Als je participatie serieus neemt, moet je ook serieus omgaan met dit soort verzoeken! Op het onderdeel "sluipverkeer" zit dus een **belangrijk zorgpunt** en een **grote kwetsbaarheid** in het onderzoek.

Bijlage 2: gespreksverslag BCB en burgemeester Tiel

Voor: Gemeenteraden van Tiel en West Betuwe
Cc: Colleges van B&W Tiel en West Betuwe
Vereniging tot behoud van het Lingelandschap en pers
Van: Bewonerscollectief Buitengebied Ophemert (BCB-Ophemert)
Onderwerp: Ontsluiting Tiel
Contact: bcbophemert@gmail.com
Datum: 25 maart 2024

Beste raadsleden,

Vandaag op, maandag 25 maart 2024, heeft een delegatie van het Bewonerscollectief Buitengebied Ophemert (BCB) een gesprek gehad met de burgemeester van Tiel, wethouder Dijkstra en projectleider Sancak over de ontsluiting van Tiel. Ook de Vereniging tot behoud van het Lingelandschap (VBL) was daarbij aanwezig. We hebben twee dringende aandachtspunten toegelicht en een zevental inhoudelijke vragen gesteld.

Als eerste hoofdpunt werd de laatst gepresenteerde matrix besproken (zie toelichting), in het bijzonder de weging van het draagvlak van variant 5. Wat de BCB en VBL betreft staat deze kleur nadrukkelijk op rood, net zo rood als bij de andere varianten. Dit wordt ook ondersteund door de unaniem aangenomen motie van de gemeenteraad van West Betuwe.

Ten tweede maken BCB en VBL zich nog steeds grote zorgen om onzorgvuldigheden in het besluitvormingsproces. De inwoners van West Betuwe krijgen uit het gemeentebestuur van West Betuwe geen antwoord op concrete vragen ("want het is ons project niet"). Helaas hebben we ook nog geen antwoorden van de gemeente Tiel ontvangen, echter na het overleg vanmorgen, hopen we deze antwoorden wel op korte termijn te ontvangen.

Bijgevoegd vindt u 7 relevante vragen (met bijgevoegde toelichting) die we op tafel hebben gelegd. De burgemeester waardeerde de betrokkenheid van de inwoners uit West Betuwe en de inzet van de Vereniging tot behoud van het Lingelandschap en heeft toegezegd alle aangeleverde informatie mee te wegen in de besluitvorming.

Namens ten minste 60 bewoners uit het gebied,

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

Team Bewoners Collectief Buitengebied Ophemert

Inhoudelijke vragen aan de burgemeester 25 maart 2024:

1. Variant 5 verstoort het **cultuurhistorische landschap**, met waardevolle **flora en fauna** en een groot belang voor **recreatie**. Dit gebied heeft niet voor niets de formele status van **stiltegebied**. Op basis van de "[Ladder van Verdaas](#)" is deze variant buitengewoon ongewenst. Ziet u dat ook zo?
2. Tijdens de bewonersbijeenkomst op 6 maart kwamen grote zorgen aan de orde over de kans op **extra sluipverkeer in West Betuwe** als variant 5 wordt aangelegd. Verkeer uit Tiel gaat dan via de Bommelweg binnendoor naar afslag Est of zelfs naar Waardenburg (A2) als de A15 en/of de A2 vastlopen. Welk onderzoek is hier concreet naar gedaan?
3. Er lijkt geen onderzoek te zijn verricht naar de **verkeerskundige voordelen** voor de inwoners van West Betuwe. Ons eigen onderzoek laat zien dat deze voordelen uiterst gering zijn (hooguit 60 seconden tijdsinstaan voor inwoners uit Ophemert, zie toelichting). Kloppen onze aannames en zijn deze voordelen dus minimaal?
4. Er zou een aanvoerstudie van Waterschap Rivierenland zijn dat **droogteproblematiek** in Tielwaard opgelost kan worden via variant 5. Het gemeentebestuur van West Betuwe hamert daar meerdere keren op ("*koppelkansen*"). Maar betekent dit nou vooral het simpelweg aanleggen van een **nieuwe sloot** naast variant 5 (daar gaan we toch geen nieuwe weg voor aanleggen)?
5. De gemeenten West Betuwe en Tiel zeggen dat ze samen optrekken in dit dossier, maar wethouder Hartman heeft tijdens de bewonersavond gezegd, dat er sinds voorjaar 2023 **geen bestuurlijk contact** is geweest over de ontsluitingsweg. Klopt dat?
6. Waarom organiseerde de gemeente Tiel **wel** aparte adviestafels voor de inwoners van Wadenoijen en de bewoners langs de N834, maar **niet** voor de bewoners uit Ophemert?
7. De **opgedoken brief** uit West Betuwe (oktober 2023) bevat een flinke set vragen en kritische kanttekeningen. Is daar nu wel of niet overleg over geweest en wanneer is hier hoe op gereageerd?

Toelichting

De gemeente Tiel doet al lange tijd **onderzoek** naar een betere ontsluiting van Passewaaij, met name in het kader van de plannen nog meer woningen in deze wijk te bouwen. De gemeenteraad van Tiel heeft 5 varianten geselecteerd, twee daarvan lopen nabij de gemeentegrens van West Betuwe.

Sinds medio februari 2024 is er **veel gedoe** ontstaan in Ophemert over een opgedoken notitie van het College van B&W van de gemeente West Betuwe aan het College en de gemeenteraad van Tiel over de mogelijke ontsluitingsweg (verzonden in oktober 2023). Na een vreedzaam doch dringend aandringen van de inwoners werd het onderwerp gelukkig wel uitvoerig behandeld in de **gemeenteraad** van West Betuwe op 27 februari 2024. De kwestie die op tafel lag was wat nu het standpunt was van het college van de gemeente West Betuwe over de variant die langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt. Dit is langs een beschermd stiltegebied van de gemeente West Betuwe.

Na een uitvoerige discussie constateerde de gemeenteraad van West Betuwe in een motie dat deze variant een **zeer ongewenste impact** heeft op het groene landschap van de gemeente West Betuwe en het stiltegebied ter plekke voor flora, fauna en recreatie. En ook dat de inwoners van Ophemert tot nu toe **totaal niet betrokken** zijn in de bestuurlijke afweging van de gemeente Tiel en dat deze

gemeente een **onvolledig participatietraject** doorloopt. Ook constateerde de gemeenteraad van West Betuwe ook dat zij zelf onvoldoende wordt meegenomen in dit proces, de afwegingen en in het beoordelen van het maatschappelijk draagvlak.

Met een motie besloot de gemeenteraad van West Betuwe **unaniem** dat de wethouder **geen afwachtende rol** (meer) aan zou moeten nemen in dit proces, maar dat zij raadsleden en inwoners van West Betuwe **proactief en uitvoerig moest gaan informeren** over de impact van de verschillende varianten. Ook verzocht de gemeenteraad de wethouder zich duidelijk uit te spreken als **voorstander van een andere variant** dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Die **evenwichtige belangenafweging** had op dat moment nog **niet plaatsgevonden**, omdat inwoners uit Ophemert op 27 februari 2024 nog nauwelijks gehoord waren en ook de gemeenteraad van West Betuwe zelf nauwelijks betrokken was geweest.

Verzoekt het college om:

1. Geen afwachtende rol aan te nemen in dit proces, maar de gemeenteraad en inwoners van West Betuwe proactief en uitvoerig te informeren over de impact van de verschillende varianten,
2. De gemeenteraad actief te informeren over de voortgang van de besluitvorming in Tiel, de communicatie en participatie van de eigen inwoners en de gevolgen voor de keuze van Tiel voor West Betuwe en haar inwoners
3. Zich duidelijk uit te spreken als voorstander van een andere variant dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Aangenomen motie op 27 februari 2024

Op **woensdagavond 6 maart 2024** vond er een **dorpsbijeenkomst** plaats in Huis op Hemert, een bijeenkomst gefaciliteerd door de **Dorpstafel Ophemert**. De wethouders van Tiel en West Betuwe kwamen tekst en uitleg geven aan inwoners en ondernemers. Bij deze bijeenkomst waren **meer dan 120 inwoners en ondernemers** aanwezig, veruit het grootste deel uit Ophemert zelf. Er waren ook raadsleden aanwezig en de pers. Kijk hier naar een impressie:

<https://youtu.be/vnHXDYITq7I?si=PagdwdkMMZNhD2pu>

Wethouder Hartman van West Betuwe gaf als eerste een korte toelichting, waarin ze aangaf dat het college van West Betuwe in oktober 2023 een ambtelijke brief uit het voorjaar van 2023 bestuurlijk heeft bekrachtigd, dat er sindsdien van de gemeente Tiel geen inhoudelijke reactie is gekomen en dat er ook bestuurlijk over dit onderwerp **geen contact** is geweest. Ook op de vragen die door West Betuwe in de notitie zijn gesteld is dus geen antwoord ontvangen. Hartman gaf aan dat op elk van de varianten uit het voorjaar van 2023 voor en tegen argumenten zijn genoemd en dat de brief **geen voorkeur voor een specifieke variant** bevat. Inwoners en gemeenteraadsleden hebben daar een ander beeld van, de brief spreekt in hun ogen weldegelijk een voorkeur uit (zie ook het citaat hierboven).

Wethouder Dijkstra uit Tiel gaf aan dat zijn gemeente een eigen afweging maakt voor de **belangen van Tiel** en dat lokaal draagvlak voor elke variant zeer lastig ligt. Hij gaf toe dat de brief van West Betuwe helaas een tijd was **zoekgeraakt** en dat de vragen van West Betuwe zouden meegenomen worden in de afwegingen. Hij constateerde met de grote opkomst uit Ophemert dat het draagvlak in Ophemert voor de variant langs de gemeentegrens van West Betuwe ook **duidelijk rode vlaggen**

kent. Verder gaf wethouder Dijkstra aan dat het college van Tiel nu alle input verzamelt en op vrij korte termijn (**binnen 3 weken**) een voorkeursvariant gaat kiezen en (dan pas) laat weten op welke wijze input van betrokkenen verwerkt en gewogen is. Ook was Dijkstra duidelijk over de procedure: als er eenmaal een **voorkeursvariant** gekozen is door het college, dan zal dit tracé zeer waarschijnlijk het **definitieve tracé** worden. Het is dan niet aannemelijk of gebruikelijk dat er later alsnog voor een hele andere route gekozen wordt, het gekozen tracé kan dan hooguit maximaal een meter of 20 gevarieerd worden.

Inhoudelijk wilde de wethouder uit Tiel niet ingaan op de verschillende aspecten uit de brief van West Betuwe en hij **betreurde** het dat die brief pas kort geleden boven water is gekomen. Ook wethouder Hartman uit West Betuwe wilde niet ingaan op de brief, maar bleef wel pal achter de inhoud staan. Wel liet ze de ruimte voor inwoners om nog **binnen 24 uur een formulier** in te vullen (die ter plekke werden uitgedeeld); daar zou dan een nietje doorheen gaan en deze stapel wilde ze dan nog (extra) aan Tiel aanbieden. Dat heeft ze ook gedaan een week later. De **opdracht van de gemeenteraad** dat zij zich moet uitspreken als voorstander van een andere variant dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden, legde ze nadrukkelijk naast zich neer, omdat ze eerst het voorkeursbesluit van het college van Tiel wilde afwachten.

Inwoners uit Ophemert zijn en blijven **verbijsterd** over deze gang van zaken. Wethouder Hartman gaf dus aan het paard achter de wagen te willen spannen en zich niet proactief mengen in de besluitvorming van Tiel. Zelfs niet nu er in de tussentijd (tussen voorjaar 2023 toen de ambtelijke notitie van West Betuwe verscheen) en nu (waarbij Tiel allerlei aanvullend onderzoek heeft gedaan, met name voor een variant 1B). Wethouder Hartman gaf aan dat ze **respect** had voor de zorgen en bezwaren, maar dat ze daar zelf **niets** mee ging doen de komende weken.

Ook op de vraag of West Betuwe nou **wel of niet gaat meebetalen** aan de weg was ook onduidelijkheid. De projectleider uit Tiel gaf toe dat West Betuwe ambtelijk heeft aangegeven dat West Betuwe **€ 800.000** wil bijdragen aan watermaatregelen rondom de weg die langs de gemeentegrens loopt. Wethouder Hartman ontkende dit, onduidelijk bleef wie er nou gelijk had. Geluiden zijn wel dat binnen de politiek van Tiel dit meebetalen als één van de argumenten gehanteerd om vóór de variant langs de gemeentegrens van West Betuwe te kiezen (*“want dan betaalt West Betuwe mee, dat scheelt Tiel weer centen”*).

Het **Bewoners Collectief Buitengebied Ophemert** mocht de bewonersavond op 6 maart 2024 afsluiten. Het BCB gaf aan dat het om proces en inhoud gaat. Dat proces loopt helaas onzorgvuldig en onduidelijk (dat was wel vrij glashelder voor alle aanwezigen), maar het gaat ook om de inhoud.

Leidend voor de afweging van Tiel in de komende weken is de onderstaande matrix:

	ALT1	ALT1B	ALT2	ALT3	ALT4	ALT5
Doelbereik	+	++	+++	+++	++	++
Effecten	-	-*	--	--	---	---
Kosten***	21M 16 – 29M	32M 24 – 45M	29M 21 – 40M	93M** 70 – 131M	27M 20 – 37M	33M 25 – 47M
Draagvlak	--	---	---	---	---	--

* Ambtelijk expert judgment

** ALT3 met 1 tunnel 40-50 miljoen EURO

*** Bandbreedte -25% tot +40% (genoemde kosten kunnen 25% lager en maximaal 40% hoger uitvallen)

De gemeente Tiel heeft tot nu toe zelf bewonersavonden rond variant 1B (opwaarderen bestaande provinciale weg) en varianten 2/3 (nabij Wadenoijen) bijgewoond en heeft daar een **rode vlag** geconstateerd (- - -) voor **lokaal draagvlak**. Voor variant 4 geldt dat deze variant over een lang stuk recht over een aangesloten fruitperceel van een grote fruitonderneming uit Tiel gaat, vandaar dat deze variant ook rood kleurt wat betreft draagvlak. Voor variant 5 (die langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt) was de aanvankelijke inschatting van de gemeente Tiel dat deze variant mogelijk iets gunstiger zou scoren (oranje) wat betreft draagvlak dan de andere varianten. Maar dat was meer een **gok van de gemeente Tiel** dan dat dit gebaseerd was op onderzoek of op contact met inwoners en ondernemers uit de gemeente West Betuwe.

Echter, wethouder Dijkstra gaf op 6 maart onomwonden aan voor 120 aanwezigen dat het hem duidelijk is geworden dat **variant 5 evengoed rood** scoort. Daarmee staan dus bijna **alle varianten** wat betreft **draagvlak op rood** en kan het gemeentebestuur van Tiel dus geen voorkeur voor de ene of andere variant uitspreken op basis van draagvlak. Tiel zal dus een afweging moeten maken op basis van de andere aspecten: doelbereik, effecten en kosten. Wat betreft doelbereik lopen 5 en 1B nauwelijks uiteen: in beide varianten wordt de ontsluiting van Passewaaij dus verkeerskundig voldoende ingeregeld. Kijk we naar de effecten (op bijvoorbeeld landschap, natuur, volksgezondheid, geluid, biodiversiteit, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid, sociale cohesie, etc.), dan scoort variant 5 donkerrood (zeer negatief), terwijl variant 1B daar veel gunstiger scoort. Wat betreft kosten lopen varianten 1B en 5 nauwelijks uiteen. Samengevat: als je **de ratio** volgt, je **gezond verstand**, kom je dus logischerwijze bij **variant 1B** uit.

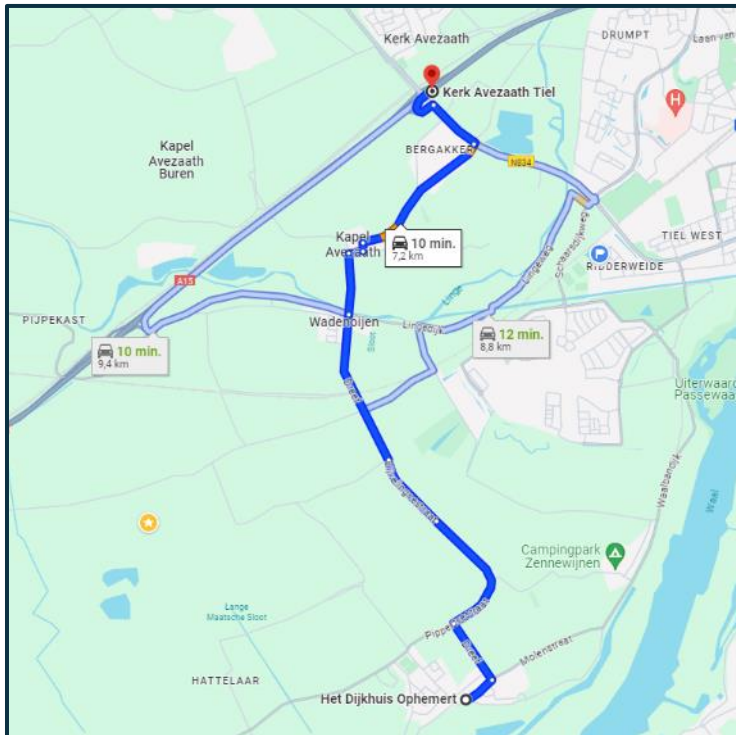
De gemeenteraad van West Betuwe heeft op 27 februari 2024 besloten dat West Betuwe **geen afwachterende rol** moet aannemen in dit proces. Maar al binnen een week gaf wethouder Hartman aan dat ze besluitvorming uit Tiel afwacht en dat ze sinds het voorjaar van 2023 (dus al een jaar lang) inhoudelijk niet heeft meegekeken en gepraat met Tiel. De brief uit oktober 2023 was gebaseerd op een ambtelijke notitie uit het voorjaar en niet gebaseerd op het aanvullende onderzoek uit september 2023 over variant 1B (waaruit variant 1B veel gunstiger naar voren is gekomen). De brief uit oktober 2023 is dus inhoudelijk **flink gedateerd** en verdient echt een update!

De gemeenteraad van West Betuwe heeft op 27 februari 2024 ook besloten dat de gemeente West Betuwe zich duidelijk uitspreekt als **voorzitter van een andere variant** dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het is glashelder dat die belangenafweging tot op heden niet evenwichtig heeft plaatsgevonden, dat is ook bij de bewonersavond in Ophemert wel gebleken. En dus is **de gemeente West Betuwe geen voorzitter van variant 5**.

Bijlage 3: Reistijden uit Ophemert naar A15

Voor een beeld van de potentiële verkeerskundige gevolgen voor Ophemert staat hieronder een overzicht van de reistijden, gerekend vanaf Het Dijkhuis in Ophemert.

De route van en naar Nijmegen (oostwaarts):

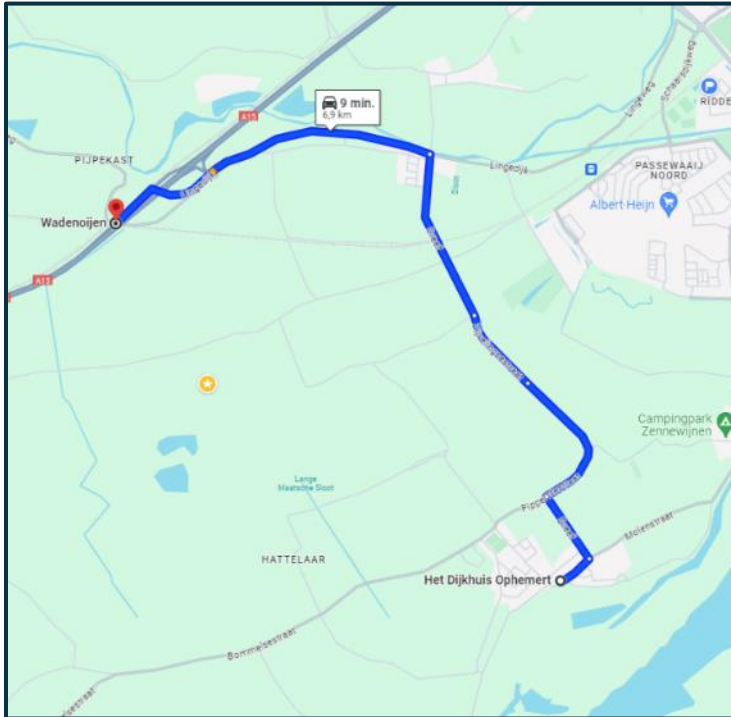


Als je uit Ophemert **naar of uit Nijmegen** wilt of komt, is nu de kortste weg uit Ophemert via de Dreef, Pippertsestraat, Zijvelingsestraat, Voetbal Wadenoijen, door de dorpskern van Wadenoijen, Linge over, Kapel Avezaath, langs industrieterrein Bergakker naar afslag A15 / Tiel West. Deze afstand is 7,2 kilometer en duurt 10 minuten. Je kan nu ook op de Lingedijk in Wadenoijen linksaf en over de A15-afslag Wadenoijen rijden, dat is 2,2 km om, maar omdat deze route over de snelweg gaat, is dat ook 10 minuten.

Mocht er nu een variant 5 komen, dan zou je ter hoogte van de Ophemertsestraat (net voor de voetbalvelden Wadenoijen, westelijk kunnen rijden (linksaf slaan) en dan in circa 4 minuten naar A15 afslag Wadenoijen kunnen rijden, om vervolgens weer in 2 minuten over de A15 van afslag Wadenoijen naar afslag Tiel West te rijden. De totale reistijd naar de A15 bij Tiel-West is dan nog steeds 10 minuten. Die route is dus wel langer in afstand en verbruikt dus meer brandstof en veroorzaakt meer overlast voor het milieu.

Samengevat: de nieuwe variant 5 zal geen enkel verkeerskundig effect hebben op het verkeer van en naar Ophemert naar het oosten van het land. Mochten mensen toch van de route gebruik gaan maken, levert dat vooral extra milieuoverlast op (CO2 uitstoot, geluid, luchtkwaliteit, etc).

De route van en naar Rotterdam (westwaarts):



Als je uit Ophemert van of naar Rotterdam wil, is de huidige snelste route naar de A15 om naar de dorpskern Wadenoijen te rijden via de Zijvelingsestraat, op de Lingedijk linksaf te slaan en daar naar afslag A15 te rijden. Dit is 6,9 km en duurt 9 minuten (vanaf het Dijkhuis). Een iets kortere route (die sommige mensen uit gewoonte ook wel nemen) is via de Kapelstraat, Ophemertsestraat, Nieuweweg en Bredestraat, deze is 6,6 km. Deze alternatieve route scheelt weliswaar 300 meter, maar gaat over langzamere wegen en kost ongeveer evenveel tijd (9 minuten). Anderen rijden ook (van of uit richting Rotterdam) via afslag Est en Bommelsestraat, maar dit is een relatief langere route, die ook meer tijd vergt.

Mocht er een variant 5 komen, dan kan je straks op het kruispunt bij de Ophemertsestraat (vlak voor de voetbalvelden van Wadenoijen, westwaarts rijden (linksaf slaan) en dan in circa 3 minuten naar A15 afslag Wadenoijen rijden. Nu duurt dat 4 minuten via de dorpskern Wadenoijen. De winst met variant 5 is dan hooguit 1 minuut reistijd, de route wordt in afstand dan niet korter.

Samengevat: de nieuwe variant 5 heeft een minimaal effect op het verkeer van en naar Ophemert naar het westen van het land, dat scheelt maximaal 1 minuut reistijd.

Bijlage 4: Unaniem aangenomen motie gemeenteraad West Betuwe

Motie

Onderwerp Westelijke Ontsluitingsweg Tiel

Datum 27 februari 2024

Status: **Unaniem aangenomen**

De raad van de gemeente West Betuwe in vergadering bijeen op 27 februari 2024.

Overwegende dat:

- De gemeente Tiel al jarenlang aan het studeren is op een mogelijke Westelijke Ontsluitingsweg voor Tiel.
- Het doel van die weg is om de groeiende wijk Passewaaij een snellere verbinding te geven richting de A15 en het huidige sluipverkeer door de kern Wadenoijen te verminderen.
- De gemeente Tiel een uitvoerig participatietraject doorloopt voor eigen inwoners en ondernemers en grofweg 6 varianten heeft geïdentificeerd en heeft laten onderzoeken door verkeersbureau Movares.
- Uit de uitgebreide studies van Movares blijkt dat er niet een duidelijke voorkeursvariant komt bovendien, omdat ieder alternatief grote voor- en nadelen kent.
- Er maatschappelijk verzet is in het dorp Wadenoijen om een nieuwe 80 km weg aan te leggen dwars door het groene landschap van Wadenoijen.
- Er ook maatschappelijk verzet is langs de bestaande N834 om die weg op te waarderen.
- Door deze maatschappelijke druk de variant die langs de gemeentegrens van West Betuwe scheert mogelijk de voorkeur krijgt van de gemeenteraad van Tiel.
- Deze variant wel een grote impact heeft op de inwoners van Ophemert die langs dat tracé wonen.
- De vijfde variant een zeer ongewenste impact heeft op het groene landschap van de gemeente West Betuwe en het stiltegebied ter plekke voor flora, fauna en recreatie.
- De inwoners van Ophemert tot nu toe totaal niet betrokken zijn in de bestuurlijke afweging van de gemeente Tiel en dat de gemeente Tiel daarmee niet een volledig participatietraject doorloopt.
- Ook de gemeenteraad van West Betuwe onvoldoende wordt meegenomen in dit proces, de afwegingen en in het beoordelen van het maatschappelijk draagvlak.

Verzoekt het college om:

1. Geen afwachtende rol aan te nemen in dit proces, maar de gemeenteraad en inwoners van West Betuwe proactief en uitvoerig te informeren over de impact van de verschillende varianten,
2. De gemeenteraad actief te informeren over de voortgang van de besluitvorming in Tiel, de communicatie en participatie van de eigen inwoners en de gevolgen voor de keuze van Tiel voor West Betuwe en haar inwoners,
3. Zich duidelijk uit te spreken als voorstander van een andere variant dan die direct langs de gemeentegrens van West Betuwe loopt, zolang er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden.

En gaat over tot de orde van de dag.