

Haalbaarheidsonderzoek en plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel, second opinion

Inleiding

De gemeente Tiel heeft een besluit genomen over het voorkeursalternatief voor de Westelijke ontsluiting Tiel. De gemeente heeft gekozen voor alternatief 5: Westelijke ontsluiting tracé Ophemertsestraat. De motivering van die keuze lijkt niet alleen te zijn gebaseerd op de resultaten en conclusies van het haalbaarheidsonderzoek en plan-MER (Movares, d.d. 21-11-2023). Het haalbaarheidsonderzoek en plan-MER laten zien dat alternatief 1 (opwaardering N834) de minste milieueffecten heeft en de laagste investeringskosten vraagt. Ook scoort alternatief 2 (noordelijk tracé) beter dan alternatief 5. Van alle alternatieven draagt alternatief 2 het meest aan bij aan het opvangen van de verkeersgroei op de N834. Ook zijn de investeringskosten van dit alternatief lager dan die van alternatief 5.

Scope plan-mer

De procedure van de plan-mer is gestart met het opstellen van een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). In de NRD zijn de scope en het zoekgebied verkend voor de alternatieven in het plan-MER. Deze verkenning heeft geresulteerd in vier alternatieven, waarvan drie alternatieven (noord, gebundeld en zuid) in westelijke richting. Via een zienswijze op NRD is alternatief 5 ingebracht in het plan-MER. Dit alternatief doorsnijdt het stiltegebied Kil van Hurwenen, waardoor het zeer de vraag is of dit een realistisch alternatief is. In het plan-MER is niet getoetst of alternatief 5 acceptabel is voor en past binnen het omgevingsbeleid van de provincie Gelderland.

De gemeente heeft een groot aantal doelstellingen geformuleerd die betrekking hebben op verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van Tiel en Passewaaij, verbetering van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het sluipverkeer. Deze doelen geven richting aan de scope van het plan-MER: het onderzoeken van vijf alternatieve oplossingsrichtingen op doelbereik en effecten. Het oplossen van de beperkte doorstroming van de A15 maakt geen deel uit van de scope van het plan-MER. Uit de probleemanalyse blijkt dat de beperkte doorstroming op de N834 en het sluipverkeer mede worden veroorzaakt door filevorming tijdens de spits op de A15. De scope van het plan-MER

stedeling advies

Sophialaan 7A
7311 PB Apeldoorn

+31 (0)6 41 97 93 98
peter@stedeling.nl

bank NL35 TRIO 0788 8048 63
kvk 518 93 916
btw NL0011.82.342.B.89

is daardoor beperkt. Geen van de vijf alternatieven biedt hiervoor een oplossing.

Alternatievenonderzoek

Het verbeteren van de kruispunten en rotondes op de N834 (alternatief 1) hebben een positief effect op de doorstroming. De gemeente heeft aanvullend laten onderzoeken wat het effect is van het verbreden van de wegvakken van de N834 naar 2x2 rijstroken (alternatief 1b). De meerwaarde daarvan is beperkt. De oorzaak hiervan is de gekozen oplossing van het afwikkelen van het verkeer vanaf het viaduct van de N834 naar de A15. Bij de noordelijke op- en afrit A15 aansluiting 32 komt er een gecombineerde rechtdoor- en rechtsaf opstelstrook voor verkeer vanaf Kerk-Avezaath. De bestaande verkeerslichten op het viaduct blijven gehandhaafd. Als de verkeersintensiteit verder toeneemt op de N834 beperken deze verkeerslichten de doorstroming van het verkeer naar de A15. Ook de beperkte doorstroming van het verkeer op de A15 tijdens de spits is een belemmering voor het afwikkelen van het verkeer naar de A15. Voor een structurele oplossing van het verbeteren van de doorstroming op de N834 zijn andere verdergaande maatregelen nodig bij het viaduct en de A15. Dit valt buiten de scope van het haalbaarheidsonderzoek en plan-MER.

Alternatief 5 heeft enkel een positief effect op de bereikbaarheid en ontsluiting van een beperkt gedeelte van Passewaaij. Alternatief 5 draagt niet bij aan het terugdringen van het sluipverkeer. Het sluipverkeer krijgt met alternatief 5 een nieuwe route via Ophemert en Waardenburg naar de A2. Ook wordt met alternatief 5 de hoeveelheid verkeer op de N834 slechts in beperkte mate verminderd. Of daarmee de doorstroming op de N834 op de lange termijn kan worden gewaarborgd zonder additionele maatregelen is niet duidelijk. Het is de vraag of alternatief 5 een structurele oplossing biedt voor de doorstroming van de N834 zonder verbetering van de kruispunten. In de Structuurvisie Tiel 2030 (2010) is namelijk de keuze gemaakt om (zwaar) in te zetten op inbreiden boven uitbreiden. De N834 blijft daarmee een belangrijke ontsluitingsroute voor het verkeer vanuit Tiel. Het is om die reden reëel te stellen dat de investeringskosten van alternatief 5 vermeerderd moeten worden met de kosten van alternatief 1.

In het plan-MER is niet getoetst of alternatief 5 een realistisch alternatief is. Het tracé gaat door het stiltegebied Kil van Hurwenen en raakt daarmee provinciale belangen. Aantasting van stiltegebied

en open landschap is contrair aan het provinciale belang. De effecten van alternatief 5 leiden bovendien tot maatschappelijke kosten die niet eenvoudig zijn om te rekenen naar euro's. Gedoeld wordt op de aantasting schaarse waarden, zoals stiltegebied, open landschap en biodiversiteit. Ook is het de vraag of de investering in de aanleg van alternatief 5 maatschappelijk is te verantwoorden als slechts een paar duizend motorvoertuigen ervan gebruik gaan maken. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor alternatief 5 zal hoogstwaarschijnlijk negatief zijn.

Structuurvisie Tiel 2030

Het plan-MER voor de westelijke ontsluiting concludeert op grond van de Ladder van Verdaas dat er geen redelijk ander alternatief is dan aanleg van een westelijke ontsluiting. Voor die conclusie wordt gerefereerd aan de Structuurvisie Tiel 2030 die op 17 februari 2010 is vastgesteld. Deze structuurvisie is na 14 jaar nauwelijks nog actueel te noemen.

In de Structuurvisie Tiel 2030 zijn drie scenario's (Stad aan de Waal, Netwerkstad, Betuwestad) en verschillende ontwikkellocaties verkend voor de bouw van ruim 4.000 woningen. In het scenario 'Stad aan de Waal' staat het verdichten van de bestaande stad en het verder uitbouwen van Passewaaij centraal. In 'Netwerkstad' verschuift de aandacht voor grootschalige woningbouw van Passewaaij naar groot Wadenoijen en de ontwikkeling van een nieuw OV-station. De structuurvisie kiest voor inbreiden boven uitbreiden. Ongeveer twee derde van de woningbouwopgave moet worden gerealiseerd in de bestaande stad. Ook is gekeken naar een mogelijke westelijke ontsluiting: een noordelijk tracé (alternatief 2) en een noordelijk tracé gebundeld met de spoorlijn (alternatief 3). In de structuurvisie is de voorkeur uitgesproken voor het noordelijke tracé gebundeld met de spoorlijn.

Voor de Structuurvisie Tiel 2030 is ook een plan-MER en een aanvulling op dit plan-MER opgesteld. De Commissie voor de mer heeft in haar toetsingsadvies van het plan-MER (d.d. 16 december 2009) het volgende geconcludeerd:

1. In het MER voor de Structuurvisie Tiel 2030 heeft nauwelijks een alternatievenonderzoek plaatsgevonden naar de drie toekomstscenario's voor Tiel. De meeste keuzes zijn gemaakt voordat het MER werd opgesteld.

2. De keuze voor de westelijke ontsluiting is onvoldoende onderbouwd. Nut en noodzaak vragen om een cijfermatig onderbouwing en milieukundige afweging.
3. De capaciteitsuitbreiding van de N834 krijgt ten onrechte een neutrale score en verdient een positievere score door "het benutten van bestaande netwerken" mee te wegen.

In het haalbaarheidsonderzoek en plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel zijn de drie scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling van Tiel niet opnieuw tegen het licht gehouden in combinatie met de alternatieven voor de westelijke ontsluiting. In het scenario 'Netwerkstad' is het noordelijke tracé (alternatief 2) een aantrekkelijk alternatief in combinatie met woningbouw bij Wadenoijen, dicht bij de A15. Hoe moet dit scenario in de huidige context worden beoordeeld? Door de milieugevolgen van de drie scenario's niet te analyseren en beoordelen ontbreekt essentiële informatie.

Onderbouwing voorkeursalternatief

Bij de keuze voor alternatief 5 als voorlopig voorkeursalternatief hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- De Adviestafel van betrokken bewoners en ondernemers twijfelt aan het oplossend vermogen van alternatief 1 en 1b. De verwachting en aannahme is dat alternatief 1/1b op langere termijn geen structurele oplossing biedt voor de bereikbaarheid van Tiel en Passewaaij, als de doorstroming op de A15 niet wordt opgelost.
- Alternatief 2 heeft wel een groot probleemoplossend vermogen, maar vanwege de impact op het landschap en vooral voor de percelen van eigenaren (met grote consequenties voor de bedrijfsvoering van bedrijven) heeft dit alternatief weinig draagvlak.
- Alternatief 3 heeft ook een groot oplossend vermogen met veel minder impact op het landschap en percelen van eigenaren, maar dit alternatief is meer dan drie keer zo duur als de andere alternatieven.
- De alternatieven 4 en 5 verschillen niet veel van elkaar, maar alternatief 5 heeft als voordeel dat het de Dr. J.M. den Uijllaan en de Weegbree ontlast. Ook wordt met dit alternatief de aantasting van het dorpse karakter van Wadenoijen vermeden.

Het maatschappelijk draagvlak blijkt een bepalende factor bij de keuze voor alternatief 5 als voorkeursalternatief. Met alternatief 5

worden uiteindelijk minder mensen geraakt. Daarnaast speelt mee de verwachting van de gemeente dat met alternatief 5 optimaal wordt geanticipeerd op de toekomstige uitbreiding van Passewaaij. Bij die keuze en overwegingen voor alternatief 5 worden de eerder gesignaleerde beperkingen van dit alternatief niet meegewogen.

Alternatief 5 doorsnijdt het stilgebied Kil van Hurwenen. Door de meer (excentrische) westelijke ligging is dit tracé voor automobilisten een minder aantrekkelijke route dan het noordelijke tracé (alternatief 2). Ook krijgt het sluijverkeer met alternatief 5 een nieuwe route via Ophemert en Waardenburg naar de A2. Alternatief 5 ontlast slechts beperkt de verkeerstoename op de N834, waardoor upgrading van de N834 noodzakelijk zal blijven. De investeringskosten van alternatief 5 worden dan onderschat. Deze dienen te worden vermeerderd met de kosten van alternatief 1.

Conclusies

De analyse van het Haalbaarheidsonderzoek en plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel en overige documenten (zie bijlage 1) geven aanleiding tot de volgende conclusies:

1. De beperkte doorstroming van de A15 tijdens de spits en het ongehinderd (zonder verkeersregelinstallatie) kunnen afwikkelen van het verkeer van de N834 naar de A15 is het kernprobleem dat de gemeente niet kan oplossen. Die oplossing valt buiten de scope van het haalbaarheidsonderzoek en plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel.
2. Voorkeursalternatief 5 is niet getoetst aan het criterium van 'een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief'. Alternatief 5 is niet geselecteerd als een te beoordelen alternatief in de notitie reikwijdte en detailniveau. Alternatief 5 doorsnijdt het stiltegebied Kil van Hurwenen. Het plan-MER laat in het midden of de provincie Gelderland zal meewerken aan de uitvoering van dit alternatief.
3. De investeringskosten van alternatief 5 worden onderschat. Dit alternatief draagt veel minder bij aan de ontlasting van de verkeersgroei van de N834 dan het noordelijke tracé van alternatief 2. Met de keuze voor alternatief 5 dient ook rekening te worden gehouden met de noodzaak van upgrading van de N834. De investeringskosten van alternatief 5 dienen in dat geval vermeerderd te worden met de kosten van alternatief 1.

4. Voorkeursalternatief 5 is niet gebaseerd op een integrale analyse en beoordeling van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en alternatieven voor de westelijke ontsluiting van Tiel. In het plan-MER voor de westelijke ontsluiting zijn de drie scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling van Tiel uit de Structuurvisie Tiel 2030 niet opnieuw tegen het licht gehouden. Hierdoor ontbreekt essentiële informatie voor de beoordeling van de alternatieven voor de westelijke ontsluiting. Het plan-MER dat destijds is opgesteld voor de Structuurvisie Tiel 2030 heeft nauwelijks een rol gespeeld bij de afwegingen over de drie toekomstscenario's en de westelijke ontsluiting.

Peter van de Laak
Stedeling Advies
Apeldoorn, 8 juli 2024

Bijlage 1. Geraadpleegde documenten

Deze second opinion is gebaseerd op de analyse en beoordeling van de volgende documenten:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Westelijke ontsluiting Tiel, Anteagroup dd. 11 mei 2021.
- Advies zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Westelijke ontsluiting Tiel, Anteagroup d.d. 30-9-2021.
- Memo Movares "Kostennotitie MER onderzoek Westelijke Ontsluiting Tiel, dd. 17 februari 2023.
- Memo Movares "MER Westelijke Ontsluiting Tiel: Kostenindicatie Alternatief 1b, dd. 27 juni 2023.
- Adviesnota Movares "MER Westelijke ontsluiting Tiel: QuickScan verkeer robuustheid ALT 1 (versie 5.0), dd. 14 september 2023;
- Ontwerpnota behorende bij Haalbaarheidsonderzoek en Plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel (versie 3.0), Movares dd. 14-09-2023.
- Haalbaarheidsonderzoek en plan-MER Westelijke ontsluiting Tiel, Movares dd. 21-11-2023.
- Memo gemeente Tiel "Effecten en draagvlak 1/1b westelijke ontsluiting" dd. 16 januari 2024.
- Memo Movares "Westelijke Ontsluiting Tiel – voorbereiding ontwerpbesluit VKA (versie 2.0), dd. 20 maart 2024.
- Bespreknota "Consulteren besluit college voorlopig voorkeursalternatief, dd. 14 mei 2024.

- Kennisgeving voornemen alternatief 5 als Voorkeursalternatief Westelijke ontsluiting Tiel te benoemen, dd. 22 mei 2024;
- Ontwerpstructuurvisie Tiel 2030, augustus 2009.
- Plan-MER Structuurvisie Tiel, Aanvullingen november 2009, Gemeente Tiel.
- Structuurvisie Tiel 2030, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, Commissie voor de mer, dd. 16 december 2009.