

Geachte burgemeester en wethouders,

Beste leden van de gemeenteraad,

Namens een aanzienlijke groep betrokken bewoners, bedrijven en grondeigenaren, richten wij ons tot u met deze brief. Er is ernstige ongerustheid en bezorgdheid gerezen omtrent de haalbaarheidsstudie van traject 1B van de westelijke ontsluiting.

- Het betreft het proces waarmee alternatief 1B is geïntroduceerd, geëvalueerd, beoordeeld en gescoord wordt; het plan en het proces vertonen tekortkomingen, inconsistenties en een onvoldoende onderbouwing. Hierdoor kan en mag niet op de onderzoeksresultaten worden vertrouwd. Dit wekt de schijn van vooringenomenheid en subjectieve beïnvloeding.

- Dit alternatief is niet toekomstbestendig en gaat in tegen eerdere beloften dat Passewaaij haar eigen ontsluitingsweg zou krijgen, een derde ontsluitingsweg voor Tiel.

Met betrekking tot traject 1B en het daarbij behorende proces, vragen wij uw aandacht voor de volgende kwesties ter onderbouwing van de bovengenoemde zorgen:

1. Een jaar geleden werden inwoners van Tiel geïnformeerd over de haalbaarheidsstudie voor trajecten 1, 2, 3, 4 en 5. De procedure heeft inmiddels aanzienlijke vorderingen gemaakt, en het college heeft het voornemen om in januari 2024 een voorlopige keuze te maken met betrekking tot het verder uit te werken traject.

2. Het is echter met grote verbazing dat we vernamen dat er plotseling een maand geleden een plan 1B is geïntroduceerd. Slechts enkele bedrijven, bewoners en grondeigenaren werden uitgenodigd voor een bijeenkomst op 10 oktober. Veel belanghebbenden werden niet uitgenodigd of geïnformeerd over dit traject 1B, en de bijeenkomst zelf was van zeer beperkte duur, zowel voor bedrijven als bewoners. Hoewel een tweede bijeenkomst werd beloofd, is deze niet gehouden. In plaats daarvan is besloten om een adviestafel samen te stellen met slechts een beperkt aantal belanghebbenden, wier selectieprocedure via inschrijving en loting plaatsvond.

De samenstelling van deze adviestafel komt voor ons over als willekeurig en onbegrijpelijk. Een voorbeeld hiervan is dat er drie vertegenwoordigers zijn van Thedingsweert, terwijl partijen die direct aan de N834 grenzen, samen met de Bergakker en de Schaarsdijk, slechts drie vertegenwoordigers hebben (wat later werd bijgesteld naar vijf vertegenwoordigers, maar dit blijft een onduidelijke en onevenwichtige verdeling en geeft aan dat vooraf niet goed is nagedacht over de samenstelling). Het valt daarnaast op dat de bewoners van de Zoelensestraat en de Hamse Biezen in het geheel niet zijn uitgenodigd, terwijl bijvoorbeeld drie bewoners van de Lingeweg zijn uitgenodigd.

3. Het is tevens opmerkelijk dat zelfs binnen deze geselecteerde groepen niet alle belanghebbenden zijn uitgenodigd, waardoor sommigen niet de kans hebben gekregen om deel te nemen aan de loting om aan de adviestafel te komen. Dit heeft geresulteerd in een onevenwichtige samenstelling van de adviestafel en een onjuiste weging van belangen

4. Plan 1B is zeer recent aan de haalbaarheidsstudie toegevoegd, waardoor er onvoldoende tijd is voor een grondig onderzoek.
5. Tijdens de bijeenkomst op 10 oktober werd een indicatie van draagvlak gepresenteerd, maar deze indicatie is niet gebaseerd op feitelijke gegevens en betreft een interpretatie van de werkgroep. Dit werd specifiek benadrukt tijdens de bijeenkomst op 10 oktober, en dit is onaanvaardbaar, aangezien besluitvorming op deze wijze niet tot stand kan komen.
6. Voor een haalbaarheidsstudie is het van essentieel belang om een begroting op te stellen en de kosten goed in kaart te brengen. Dit blijkt echter niet mogelijk te zijn met de schetsen en plannen die op 10 oktober door het bureau Movares zijn gepresenteerd. De verstrekte informatie was beperkt en onvolledig, zelfs een afslag bij de zorgboerderij Thedingsweert was niet bekend en niet inbegrepen, evenals een ontsluiting voor de kersenboomgaard.
7. Om tot een goede draagvlakmeting te komen, dienen alle belanghebbende (in ieder geval (rond de Berekuil) Rembrandtstraat, Krol, alle percelen grenzend aan de N834) geïnformeerd te worden, dat zij, indien gekozen wordt voor alternatief 1 of alternatief 1b grond zullen moeten verkopen aan de gemeente (onteigening). Dit is niet gebeurd bij alternatief 1 en ook niet bij alternatief 1b. Het onteigenen zal tot groot verzet leiden.
8. Wanneer er op basis van inzichtelijke scores op de afgesproken criteria blijkt dat de alternatieven geen realistische optie bieden is het goed mogelijk meerdere alternatieven uit te werken maar kan ook op de andere trajecten. Denk aan bijvoorbeeld het verplaatsen van stiltegebieden (voor alternatief 4 en 5), of het realiseren van stille klimaat neutrale wegen, synergie met het waterhuishoudingsproject van Ophemert, samenwerking met ProRail en natuurprojecten, enzovoort?
9. Tijdens de bijeenkomst op 10 oktober bleek dat de kosten niet adequaat zijn geëvalueerd of begroot, en dat het draagvlak niet adequaat is gemeten. Er lijkt sprake te zijn van vooringenomenheid en doelredeneren. Overigens is het draagvlak tijdens de tafelgesprekken van 21 november jl. met de ingelote deelnemers wel goed gemeten: iedereen van de aanwezigen was tegen deze variant!
10. Belangrijke opmerkingen van aanwezigen op de bijeenkomst van 10 oktober zijn niet genoteerd. Een voorbeeld hiervan is dat de werkgroep niet kon uitleggen hoe het scoringsmodel, dat leidt tot de onderzoeksresultaten, is opgebouwd (welke variabele welk percentage bijdraagt aan het resultaat). Een belangrijke variabele in het scoringsmodel is draagvlak. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk dat de score voor draagvlak niet is gebaseerd op feitelijke gegevens, maar op persoonlijke interpretaties van de werkgroep. Dit wijst op een gebrek aan openheid voor tegenargumenten of kritiek.
11. Er kunnen aanzienlijke kosten ontstaan na de verplichte MER-studie (die overigens niet is uitgevoerd voor variant 1b), zoals de mogelijke bouw van geluidswallen. De huidige weg is immers al een behoorlijke bron van geluid- en lichtoverlast. Het is van cruciaal belang een degelijke MER uit te voeren voor deze variant en om deze kosten in kaart te brengen.
12. De N834 is momenteel al een drukke verkeersroute, en de uitbreiding naar vier rijstroken zal die situatie niet verbeteren. Het verkeer komt echter tot stilstand bij rotonde de Berenkul, waarna het zich op smalle wegen richting Passewaaij, rotonde Kwadrant of richting Rauwenhof bevindt. In omgekeerde richting loopt het verkeer ook vast bij de op- en afrit van de A15 waar de drukte ook vanuit de richting Buren de komende jaren zal toenemen. Zonder betere doorstroming richting de A15 lost ieder variant die hierop aansluit het probleem niet op.
13. De belofte aan de bewoners van Passewaaij om een ontsluitingsweg te krijgen is van groot belang. Tiel streeft naar een bevolkingsgroei tot 50.000 inwoners, deels door de ontwikkeling van extra

woonwijken in Passewaaij, waardoor een derde ontsluitingsweg essentieel wordt. Een derde ontsluitingsweg is van groot belang om files te verminderen, de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen en in geval van noodsituaties snel de woonwijk te kunnen verlaten. Bovendien is het doel om sluipverkeer voor de bewoners van Wadenoijen en de Lingeweg te verminderen. Optie 1B zal deze problemen niet oplossen en kan deze zelfs verergeren.

14. De bewoners van Passewaaij langs de Rondweg, Den Uijllaan, ervaren reeds aanzienlijke verkeersoverlast. Bewoners die buiten de stad werken, staan regelmatig in lange files op deze route. Met de komst van meer nieuwbouwwoningen in Passewaaij zal de verkeersdruk aanzienlijk toenemen. Het overwegen om geen derde ontsluitingsweg aan te leggen en al het verkeer langs traject 1B te leiden, zal de verkeerssituatie op de Rondweg Passewaaij niet verbeteren, maar eerder verslechteren. De verkeersintensiteit op de Rondweg Passewaaij zal verdubbelen.

Wij verzoeken u het volgende:

- Plan een nieuwe bijeenkomst om te overleggen met alle belanghebbenden, zodat iedereen gehoord wordt en het draagvlak correct kan worden beoordeeld. Zorg ervoor dat het proces correct en eerlijk wordt gevolgd en dat de resultaten objectief worden beoordeeld.

- Geef inzage in de beoordelingscriteria en hoe deze voor alle varianten tot stand zijn gekomen.

- Inventariseer alle alternatieven als aanvulling op de initiële varianten en laat ook daarvoor een MER uitvoeren zodat er een gelijkwaardig speelveld ontstaat.

- Informeer niet alleen de belanghebbenden langs traject 1B, maar ook alle bewoners van Passewaaij over de haalbaarheidsstudie met betrekking tot dit traject 1B (niet alleen de bewoners langs de Rondweg en een wijkvereniging). Communiceer duidelijk naar de bewoners van Passewaaij welke alternatieven worden onderzocht en welk alternatief draagvlak heeft onder de bewoners van Passewaaij.

Wij adviseren u de voorlopige keuze van het college in januari uit te stellen tot minstens de zomer van 2024, zodat er voldoende tijd is voor een grondige objectieve haalbaarheidsstudie voor alle alternatieven.

Als uitstel geen optie is, dan moet alternatief 1B uit de procedure geschrapt worden omdat deze niet gelijkwaardig aan de andere alternatieven is onderzocht.

We sluiten af door nogmaals onze bezorgdheid te uiten over de ongebruikelijke gang van zaken in deze procedure. Het college en de gemeenteraad dienen beslissingen te nemen op basis van correcte informatie. Met de huidige informatie in deze haalbaarheidsstudie wordt als het ware gebouwd op drijfzand, zonder stevig fundament. Het was niet de keuze van belanghebbenden om mogelijkheid 1B zo laat in het proces aan deze studie toe te voegen. Het is spijtig dat deze situatie de procedure zal vertragen, maar zonder een solide basis kan er geen krachtig besluit worden genomen.

Uiteraard zijn we bereid om deze kwesties persoonlijk nader toe te lichten.

Namens vele bewoners, bedrijven en grondeigenaren langs traject 1B,

Klankbordgroep: "Passewaaij verdient de beloofde eigen derde ontsluitingsweg"