

Structuurvisie Tiel 2030

Ontwerp



gemeente Tiel



STRUCTUURVISIE TIEL

2030

Dit is een werkdocument. De opmaak is daarop afgestemd. Definitieve opmaak van de structuurvisie vindt plaats ten behoeve van de raadsvaststelling.

ontwerp
augustus 2009

bureau Nieuwe Gracht, Utrecht

VOORWOORD

Tiel heeft als centrumstad van Rivierenland veel te bieden. Die functie heeft onze stad al eeuwenlang. Die positie wil Tiel behouden en versterken. Dan hebben we het niet alleen over onze binnenstad, maar dan gaat het om de bredere centrumrol op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Daarom is het noodzakelijk om over de (verdere) toekomst na te denken op al die terreinen. De Structuurvisie is daarvoor het instrument waarin alles samenkomt.

De afgelopen jaren is op veel gemeentelijke beleidsterreinen het beleid tegen het licht gehouden en vernieuwd. Dit betekent dat nu de tijd rijp is om een structuurvisie vast te stellen, waarin al dat beleid integraal is verwerkt en keuzes kunnen worden gemaakt voor de toekomst van Tiel. Nieuw beleid is uiteraard geen doel op zich, maar een middel om mee te bewegen met veranderende omstandigheden, de wereld staat niet stil. Ik noem hier alleen al de vergrijzing en ontgroening. De Structuurvisie zal op een verantwoorde wijze om moeten gaan met de daaruit voortvloeiende onzekerheden. Want hoe lang zal het duren voordat bijvoorbeeld de woningbehoefte met de steeds minder groeiende bevolking zal afnemen? Of zorgt de nog steeds voortgaande gezinsverdunding nog jaren voor een stabiele vraag naar woningen? Dat valt niet precies te voorspellen, maar in de structuurvisie is rekening gehouden met een behoorlijke vraag naar ruimte. En die ruimte hebben we nog redelijk in Tiel. Naast ruimte en daarmee kwantiteit is met de strategie voor de toekomst vooral gekeken naar kwaliteit. De kracht is gezocht in het aanbieden van verschillende woonmilieus, die elkaar versterken. Zo is er ruimte gereserveerd voor uitbreiding van

Passewaaij, maar juist ook om door te gaan met bouwen en investeren in de bestaande stad, het zogenaamde inbreiden. In Overlinge kon vervolgens worden volstaan met een minder forse ruimteclaim dan nog als wenselijk is beoordeeld in de Visie Wonen en Werken. Daar ontstaat bijvoorbeeld ruimte om andere doelgroepen naar Tiel te trekken, doelgroepen die we ook nodig hebben om te bouwen aan een nog sterkere en meer attractieve stad.

Voor die ontwikkelingen zijn ook middelen nodig. Financiële middelen om naast een goed woon- en werkklimaat ook ons voorzieningenniveau te versterken. De aandacht moet daarbij voor wat betreft het wonen en werken zeker niet alleen uitgaan naar het bouwen van woningen en bedrijven op nieuwe locaties. Bestaande bedrijventerreinen vragen soms om revitalisering of herstructurering. Dit is voor woongebieden niet anders.

Ook de nieuwe hoofdverkeersstructuur uit de Mobiliteitsvisie is opgenomen in de structuurvisie. Die moet er bijvoorbeeld voor zorgen dat de binnenstad ook in de toekomst bereikbaar blijft. Maar er moet ook worden gezorgd voor een goede ontsluiting van ons prachtige buitengebied. We proberen in de toekomst Tiel aantrekkelijker te maken voor toeristen en dagjesmensen. Daarom worden in de structuurvisie ideeën neergelegd om een fiets- en wandelpadennetwerk te bouwen in het buitengebied, vooral rond de Linge. De kwaliteit van dit gebied moet daarmee worden versterkt en beter zichtbaar worden.

Voor sportvoorzieningen is een centrale plek gevonden langs de Schaarsdijkweg, waar ruimte is om wellicht een multifunctioneel sportcentrum te huisvesten.

Ook de waterproblematiek heeft een plek gekregen in deze structuurvisie. De resultaten van het proces

in Tiel Oost zijn erin opgenomen, evenals de op dit moment gedachte structuur van bergingsvoorzieningen. Alles gericht op het voorkomen van natte voeten.

En dit is nog maar een tipje van de sluier. Een structuurvisie is richtinggevend en moet houdbaar zijn voor een reeks van jaren. Het ontstijgt daarmee de waan van de dag. Tegelijkertijd moet het een instrument zijn, waarbij oog blijft voor de dynamiek van de samenleving. Ons beeld is dat de Tielse Structuurvisie daaraan voldoet.

*Willem Gradisen,
wethouder Ruimtelijke Ordening*





TIEL IN GROTER VERBAND

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	7
2.	TIEL	9
2.1	historische analyse	9
2.2	huidige situatie	9
2.3	lopende projecten	21
2.4	ruimtelijke analyse	25
2.5	de positie van Tiel	30
2.6	rijks- en provinciaal beleid	33
2.7	kwestiekaart	33
3.	OPGAVEN & STRATEGIE	35
3.1	ruimtelijke en programmatische opgaven	35
3.2	ruimtelijke scenario's	38
3.3	ruimtelijke strategie	42
4.	PLANKAART	51
4.1	stedelijke ontwikkelingsgebieden	51
4.2	bedrijventerreinen en kantorenpark	53
4.3	groen & water	55
5.	SECTORAAL PROGRAMMA	59
5.1	landschap, groen & water	59
5.2	wonen	63
5.3	werken	67
5.4	verkeer	67
5.5	voorzieningen	71
5.6	milieu en duurzaamheid	73
5.7	cultuurhistorie	73
5.8	projectenkaart	74
6.	RUIMTELIJK INVESTERINGSPROGRAMMA	77
6.1	strategische opgaven en kosten	77
6.2	ruimtelijk investeringsprogramma	80
6.3	'binnenplanse' relaties	80
6.4	'bovenplanse' relaties	80
6.5	fondsvorming	81
6.6	uitvoering	84

7.	HET PLAN-MER	85
7.1	Plan-mer plicht en aanpak	85
7.2	Conclusies	87

BIJLAGEN		89
1.	Overlinge	89
2.	westelijke groenzone & Schaarsdijkweg	95
3.	routes & entrees	100
4.	Passewaaij	106

GERAADPLEEGDE LITERATUUR	111
---------------------------------	------------

COLOFON	114
----------------	------------



1.

INLEIDING

wat is een structuurvisie?

Voor u ligt de structuurvisie Tiel. In deze structuurvisie geeft de gemeente haar visie op het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2030. Dat gebeurt met name voor het eigen grondgebied, waar nodig wordt ook over de gemeentegrenzen heen gekeken. Uitgangspunt voor de ruimtelijke visie vormt het lopende gemeentelijke beleid, met bijvoorbeeld Masterplannen voor het Waalfront en het Stationsgebied en de recent vastgestelde Mobiliteitsvisie. Binnen dit lopende beleid worden verbanden gelegd en keuzes gemaakt. Daarnaast voegt deze structuurvisie nieuwe projecten toe, zowel voor de korte als de lange termijn.

In een structuurvisie wordt bewust ver vooruit gekeken. Dat maakt het mogelijk in te spelen op lange termijn prognoses en trends op het gebied van bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Vooruit kijken tot 2030 betekent echter niet dat deze structuurvisie ook 'houdbaar' is tot 2030. De lange planperiode is vooral gekozen om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van wat nodig is in de komende 10 jaar. Hier rolt een lijst met concrete projecten uit die regelmatig tegen het licht moet worden gehouden. De structuurvisie zelf is over 5 à 10 jaar aan actualisatie toe.

relatie met de Stadsvisie

Tiel heeft een aantal jaren geleden een brede discussie georganiseerd over de toekomst van de stad. Daarbij zijn zowel de bevolking als belanghebbenden uitvoerig gehoord over hun wensen en opmerkingen. Dit is vertaald in een Stadsvisie, die vooral in woord aangeeft waar Tiel naartoe wil. Bij het opstellen van deze structuurvisie is dankbaar gebruik ge-

maakt van deze informatie; door erop voort te borduren en er een ruimtelijke vertaling aan te geven.

gevolgde proces

Omdat tijdens het opstellen van de Stadsvisie al veel is geïnvesteerd in discussie met de bevolking en belanghebbenden was het mogelijk het proces van het opstellen van de structuurvisie in eerste instantie kleinschalig te houden. Aan bureau Nieuwe Gracht uit Utrecht is gevraagd de structuurvisie in samenwerking met een interne projectgroep op te stellen. Op een drietal momenten zijn de voorlopige resultaten naar buiten toe gepresenteerd, waarvoor zowel een interne als een externe klankbordgroep in het leven is geroepen. De interne klankbordgroep bestond uit vertegenwoordigers van alle gemeentelijke disciplines. In de externe klankbordgroep hadden onder andere het Waterschap, de Kamer van Koophandel, de provincie en vertegenwoordigers van het georganiseerde Tielse bedrijfsleven (OCT, Hart van Tiel) zitting. Daarnaast zijn zowel het college van burgemeester en wethouders als de gemeenteraad twee maal geïnformeerd over de voortgang.

status en vervolgtraject

Op 1 juli 2008 is de nieuwe wet op de ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Deze wet verplicht alle overheden in Nederland een structuurvisie op te stellen voor het eigen grondgebied. Deze structuurvisie moet volgens de wet aan een aantal eisen voldoen. Zo moet de visie de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen bevatten, daartussen integraal verbanden leggen en moet er een uitvoeringsprogramma in zijn opgenomen.

Een structuurvisie is echter geen juridisch bindend document binnen de nieuwe Wro. Die rol blijft weggelegd voor het bestemmingsplan. Ook levert de nieuwe Wro geen eisen omtrent de vaststellings-

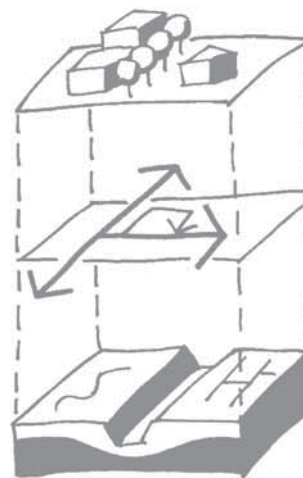
procedure van een structuurvisie. De structuurvisie Tiel biedt echter wel het ruimtelijke kader voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente én vormt het toetsingskader voor toekomstige bestemmingsplannen. Het is bovendien het vervolg op de Visie Wonen en Werken, die in 2004 door de raad is vastgesteld. Met die vaststelling was echter destijds de wettelijke procedure beëindigd, want dit besluit stond niet open voor bezwaar en beroep (het had geen zogenaamde rechtstreeks bindende werking naar burgers, maar vooral een zelfbindende).

Dit vervolg heeft daarom als voorontwerp de gemeentelijke inspraakprocedure gevolgd. Dat houdt in dat het voorontwerp door het college van b&w minstens 6 weken ter visie is gelegd, zodat iedereen een zogenaamde 'inspraakreactie' aan het college heeft kunnen zenden. De gebundelde reacties zijn verzameld in een inspraakrapport dat voor iedereen is in te zien. Dit ontwerpplan is opgesteld naar aanleiding van deze inspraakreacties. Ook op dit ontwerpplan kan iedereen weer reageren, ditmaal in de vorm van een 'zienswijze' gericht aan de gemeenteraad. De structuurvisie wordt uiteindelijk aan de gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling en daarmee wordt het proces beëindigd. Om eerdergenoemde redenen bieden Wro en AWB geen bezwaar- of beroepsmogelijkheid tegen dit raadsbesluit.

Lagenbenadering

Bij de analyse van Tiel is gebruik gemaakt van de zogenaamde 'lagenbenadering'. Binnen deze benadering worden drie lagen onderscheiden, waarvan de eigen kenmerken én de onderlinge interacties van belang zijn in de analyse: de groenblauwe onderlegger, het netwerk van verbindingen en de (nieuwe) verstedelijking.

In essentie houdt de lagenbenadering in dat - met het oog op een duurzame ontwikkeling - de onderliggende en traag veranderende laag van landschap, bodem en waterstructuur weer in hoge mate sturend wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Samen met het netwerk van verbindingen geeft deze laag in principe aan waar veel dynamischer ontwikkelingen, zoals verstedelijking, duurzaam mogelijk zijn en zo ja, onder welke voorwaarden.



2.

TIEL

Dit hoofdstuk geeft een analyse van Tiel, van de ontstaansgeschiedenis tot aan de huidige situatie. Daarbij is zowel aandacht voor ruimtelijke als functionele aspecten, variërend van de opbouw van de stad tot de positie van Tiel binnen de regio. De laatste paragraaf bestaat uit een beschrijving van de keuzes waar Tiel voor staat. Deze keuzes zijn verbeeld door middel van een 'kwestiekaart'.

2.1 historische analyse

Hoewel de huidige situatie anders doet vermoeden is Tiel ontstaan aan de Linge, ruim voor het jaar 1.000. Het iets westelijker gelegen Wadenoijen is zelfs nog ouder en is, zoals de naam al zegt, ontstaan aan een doorwaadbare plaats in de Linge (wade). Als gevolg van de gunstige ligging aan de Linge én waterwegen richting Utrecht groeide Tiel uit tot een handelsnederzetting van internationale betekenis. Lange tijd maakte Tiel deel uit van het Hanzeverbond.

Het jaar 1304 is cruciaal in de geschiedenis van Tiel. De rol van de Linge was al eeuwen in betekenis aan het afnemen, terwijl de Waal juist steeds belangrijker werd. In 1304 werd de Linge dan ook ter hoogte van Tiel afgedamd, waarna de stad als het ware een kwartslag draaide richting Waal. De Doode Linge vormt sindsdien een soms lastig traceerbare herinnering aan de oorsprong van de stad.

Aan het eind van de 19e eeuw werden de spoorlijn richting Dordrecht en Elst en het Inundatiekanaal aangelegd. De laatste om de Hollandse waterlinie te kunnen voeden in tijden van oorlog. Vanaf het begin van de 20e eeuw groeide Tiel gestaag verder, over

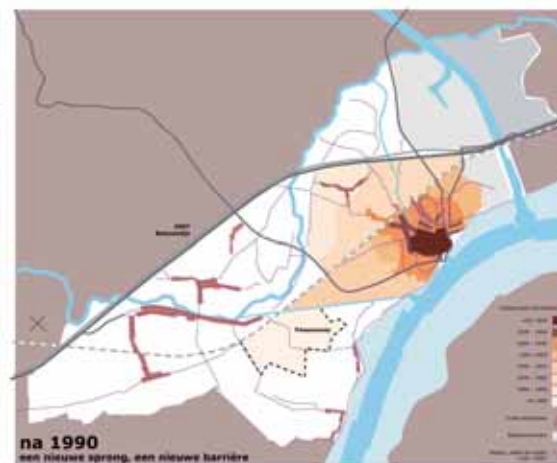
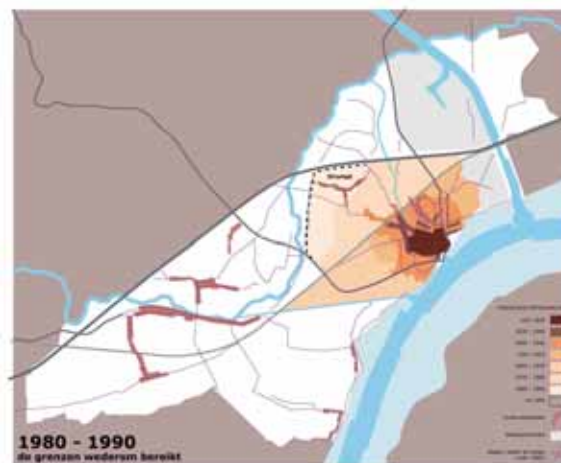
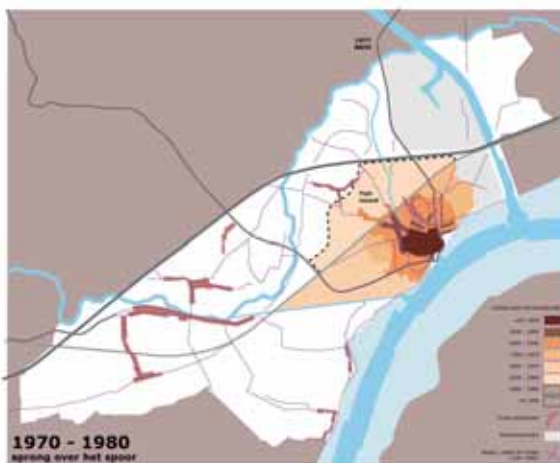
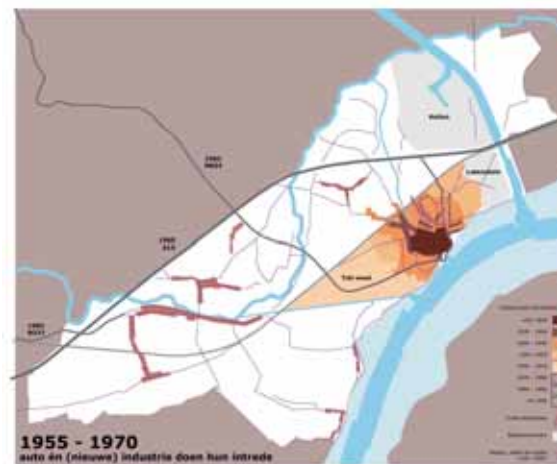
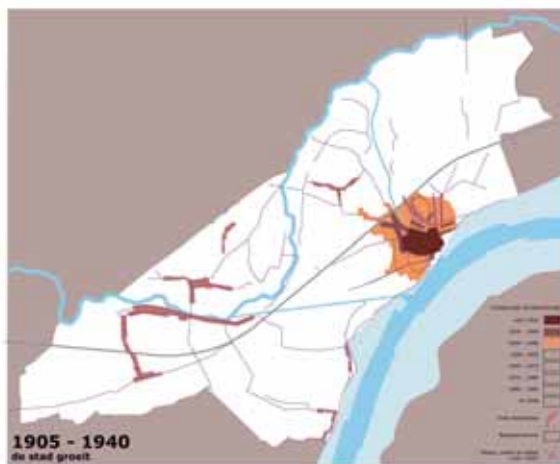
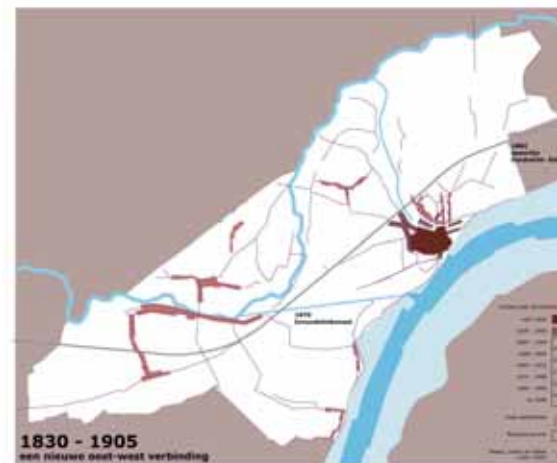
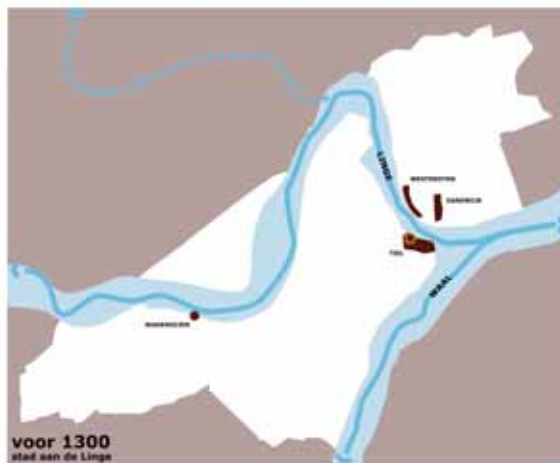
de grenzen van het historische centrum. Spoorlijn, Inundatiekanaal en later het Amsterdam-Rijnkanaal (1952) fungeerden daarbij als nieuwe begrenzing. Zo rond 1970 was dit gebied geheel opgevuld en waren langs het Amsterdam-Rijnkanaal omvangrijke industriegebieden ontstaan. In de '70-er jaren werd de sprong over het spoor gemaakt met de bouw van Tiel-noord. Nu was het de beurt aan de Lingedijk om de nieuwe grens te vormen. Met de bouw van Passewaaij heeft Tiel vanaf de '90-er jaren de sprong over het Inundatiekanaal gemaakt. Fruitteelt levert nog steeds een belangrijke bijdrage aan de Tielse identiteit. De gunstige ligging aan weg- en waterwegen heeft daarnaast een stevige positie op het gebied van distributie opgeleverd, die met name op het grootschalige bedrijventerrein Medel een plek heeft gevonden.

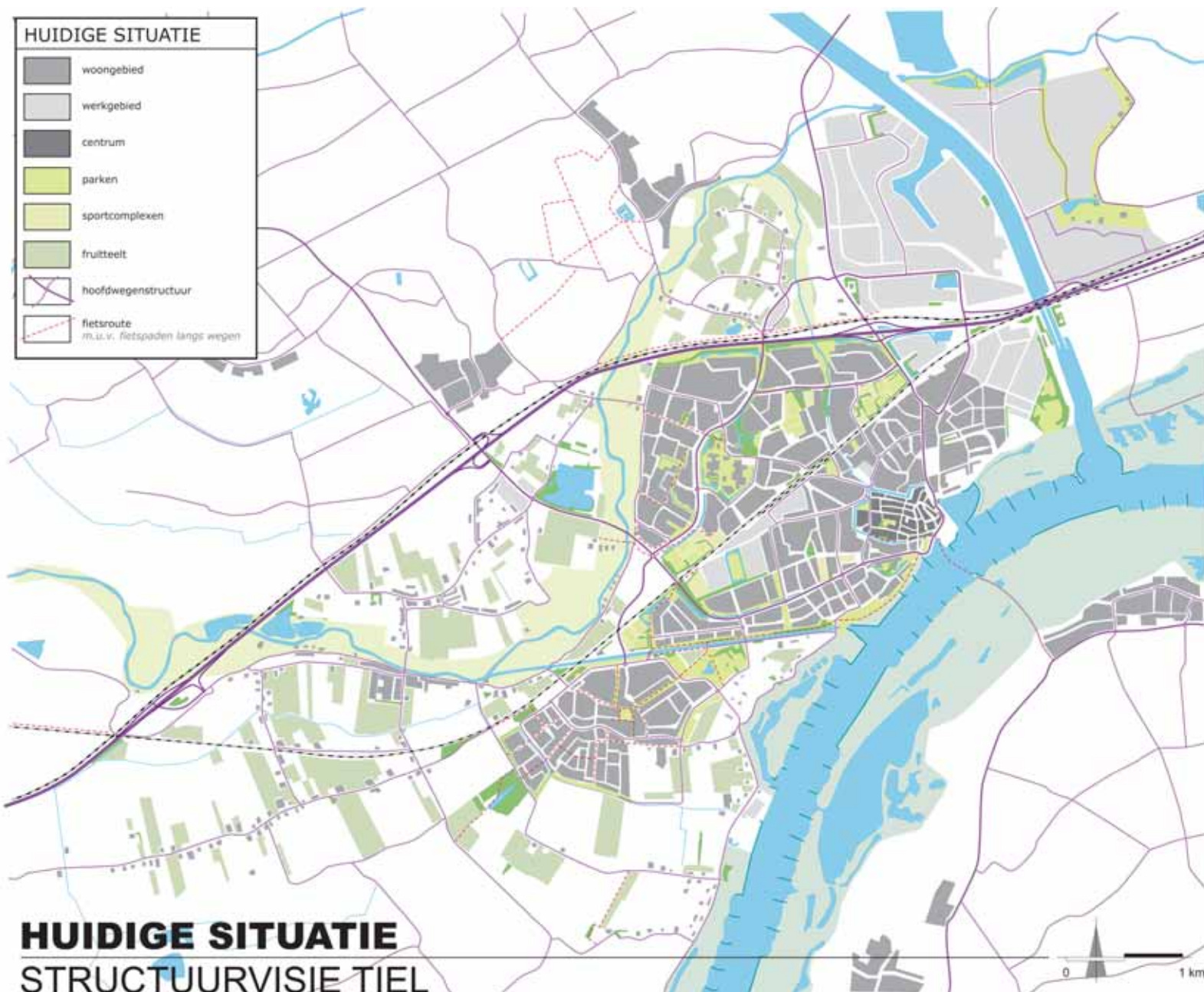
2.2 huidige situatie

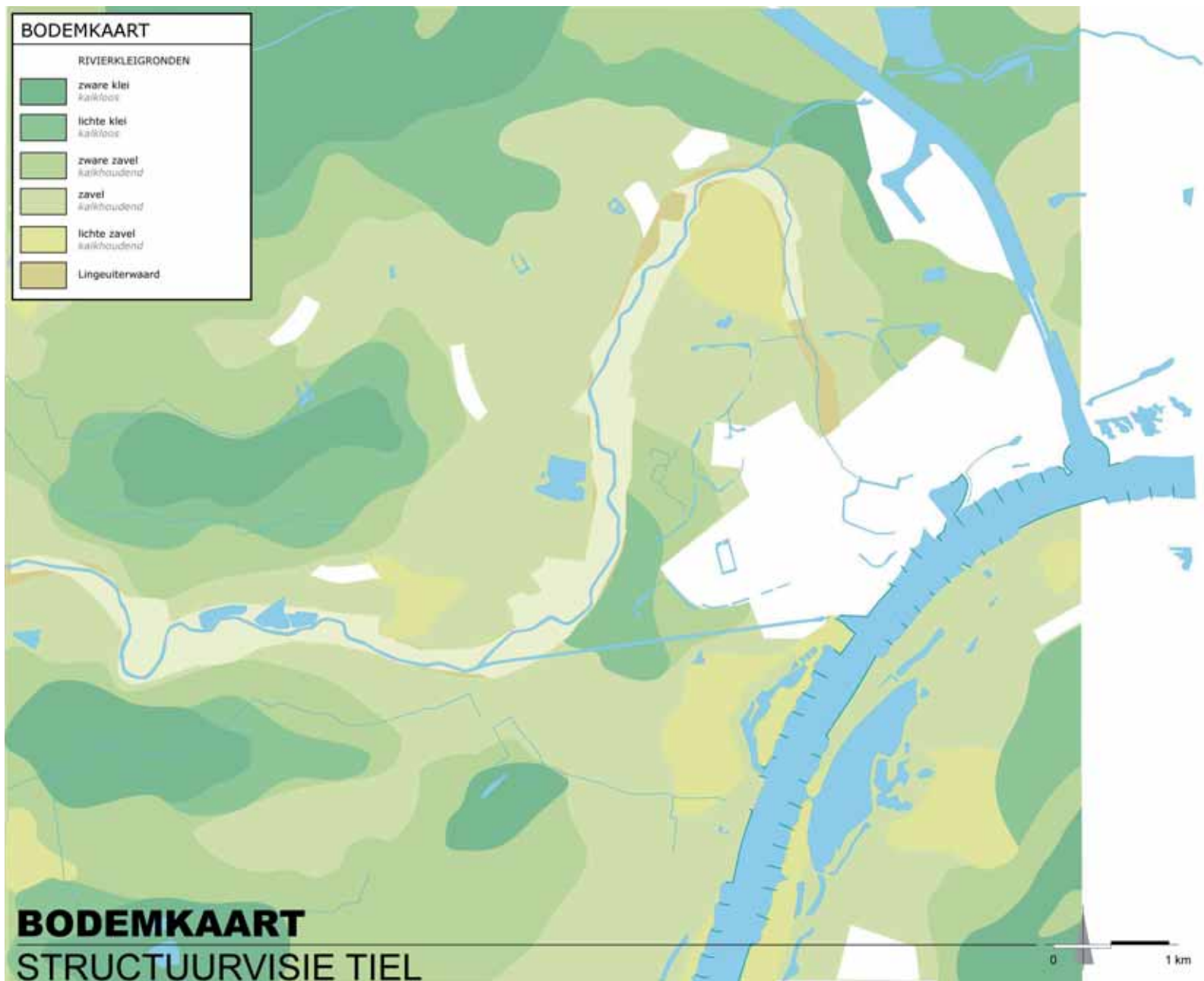
laag 1, groenblauwe onderlegger

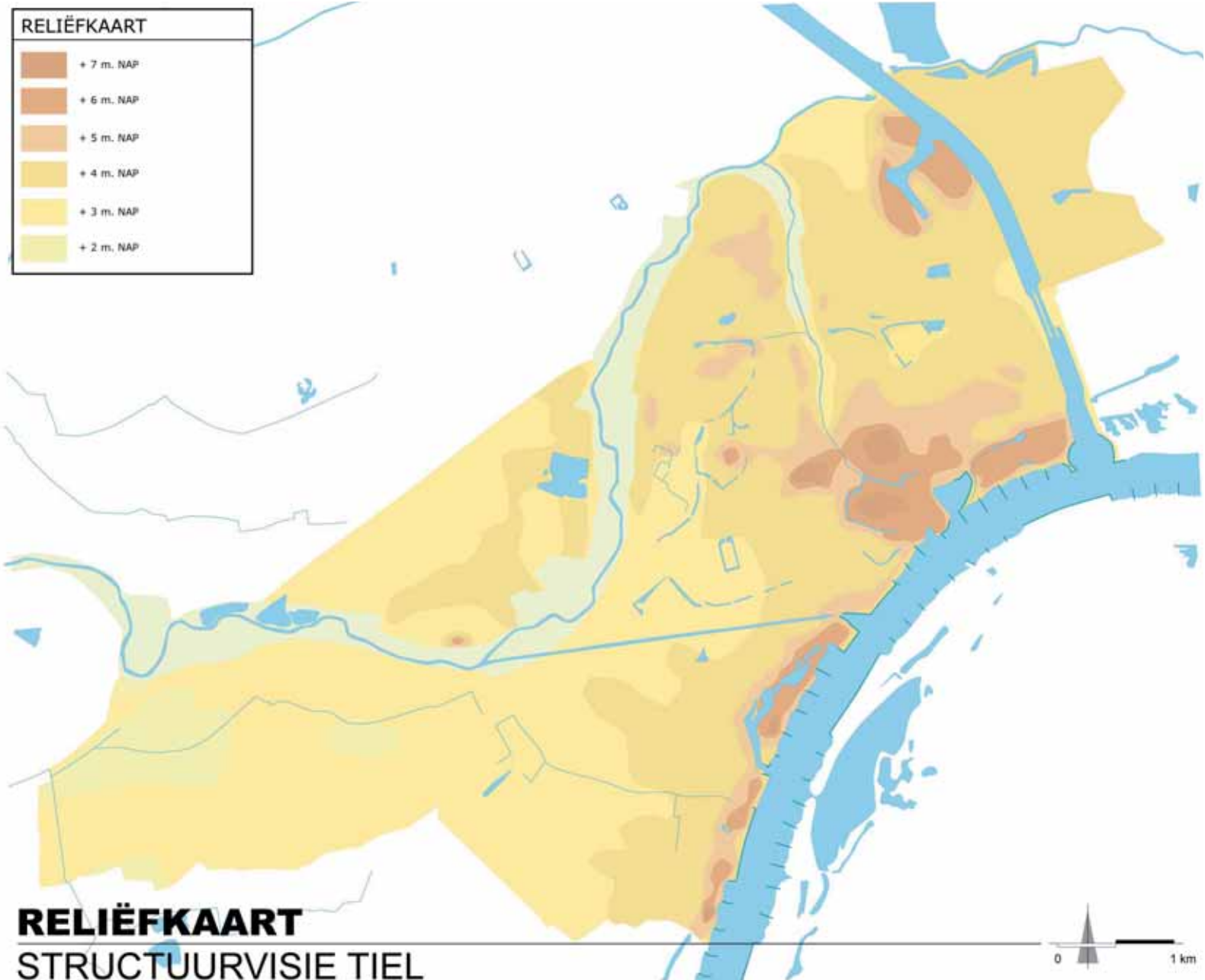
Op de bodem- en reliëfkaarten is goed terug te zien hoezeer het ontstaan van het landschap rond Tiel bepaald is door rivieren. De huidige loop van de Linge is uiteraard afleesbaar, maar de kaarten laten tevens zien dat de Linge in het verleden verschillende malen van loop is veranderd. Het centrum van Tiel ligt met 7 meter boven NAP verrassend hoog, terwijl de komgronden tussen Waal en Linge tot de laagste delen van het Tielse grondgebied behoren. Bouwen is hier niet zonder meer mogelijk.

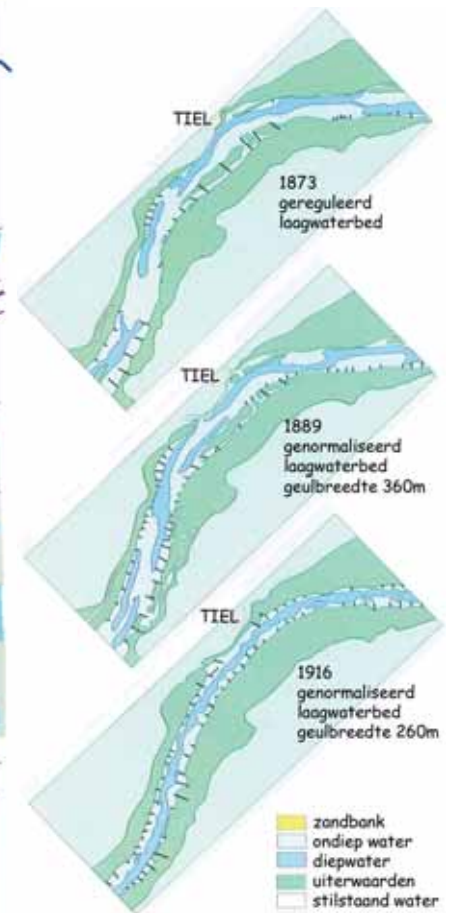
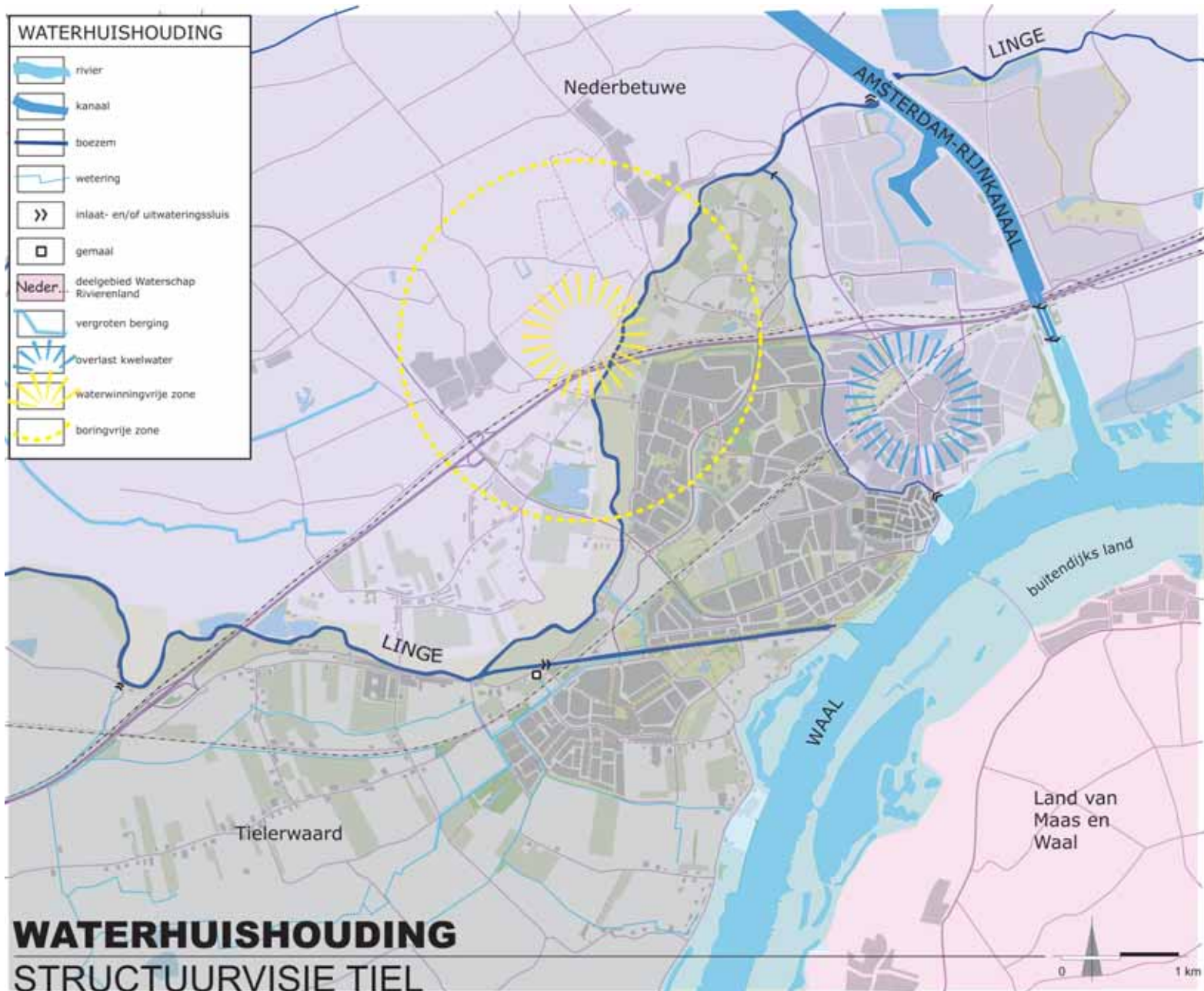
Ook in de waterhuishouding spelen de rivieren uiteraard een belangrijke rol. Waal, Linge, Doode Linge en Inundatiekanaal vormen de belangrijkste watergangen binnen een relatief eenvoudig systeem. Afvoer van water vindt voornamelijk plaats via Linge en Waal. Met name in het oostelijke deel van Tiel is sprake van wateroverlast, vooral als gevolg van overmatig kwelwater, geringe berging en



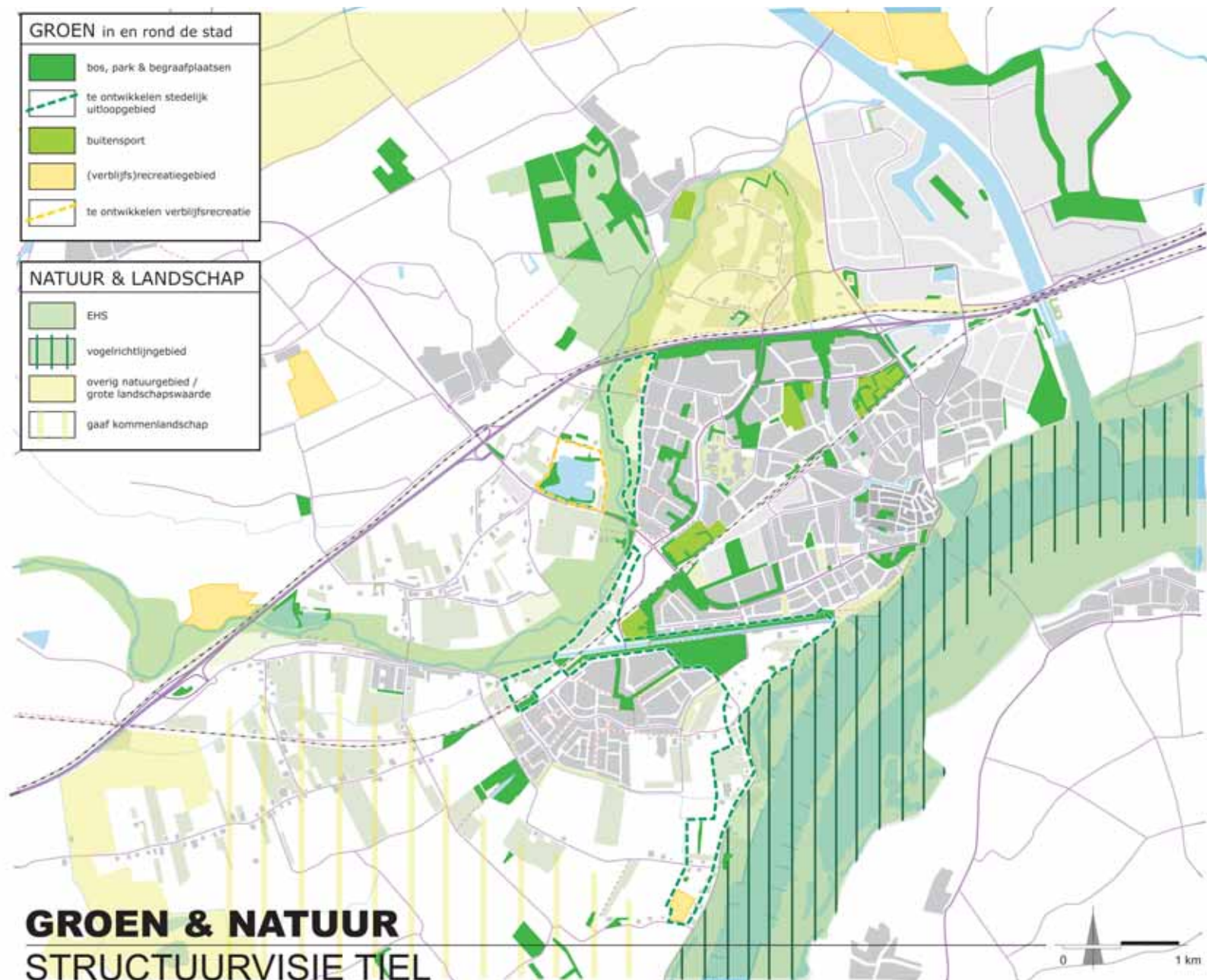


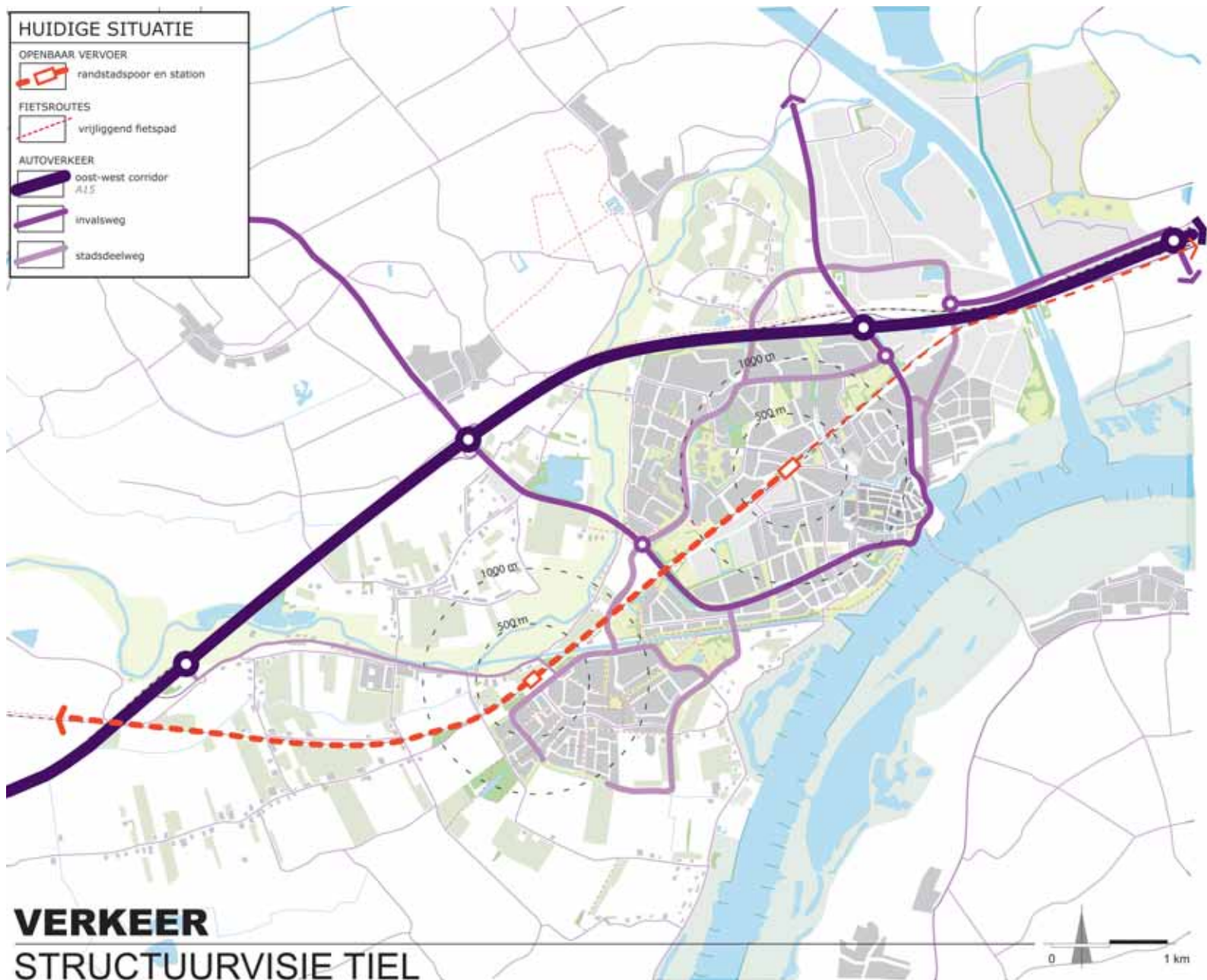






WAAL EN BEDIJINGEN (1873 - 1916)





krappe afvoer. Hier is een ingreep in het watersysteem gewenst.

De natuurwaarden in en rond Tiel hebben eveneens alles te maken met de aanwezige rivieren. De uiterwaarden van Linge en Waal behoren grotendeels tot de ecologische hoofdstructuur en zijn daarnaast Natura 2000 (Vogelrichtlijn)gebied of overig natuurgebied. Tevens spelen ze een belangrijke rol als recreatief uitloophetgebied, hoewel moet worden geconstateerd dat vooral langs de Linge onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden.

Naast deze groene hoofdstructuur kent Tiel vooral veel groen op buurtniveau. Wijkparken zijn er eigenlijk alleen rond Passewaaij en aan de oostelijke rand van de stad. Direct ten noorden van de stad ligt het oude landgoed Zoelen, met grote recreatieve en landschappelijke kwaliteiten.

laag 2, netwerk van verbindingen

De Tielse verkeersstructuur wordt sterk bepaald door de A15, met drie aansluitingen op het grondgebied van Tiel. Vanaf twee van die aansluitingen lopen (provinciale) wegen de stad in, richting het centrum. De derde aansluiting takt direct aan op de oude Lingedijk, die - hoewel ongeschikt - hierdoor flink wat doorgaand verkeer te verwerken krijgt. Bij de aanleg van de Betuweroute is de directe wegverbinding Tiel-Geldermalsen vervallen.

De Tielse hoofdwegenstructuur bestaat hiermee uit een soort drietand, met de A15 als basis. Binnen de stad verdeelt het verkeer zich hierdoor moeizaam. Dat uit zich onder andere in nogal wat doorgaand verkeer direct langs het centrum, via de Waalplaat. Het openbaar vervoer in en rond Tiel wordt gevormd door de spoorlijn richting Geldermalsen en Elst. Randstadspoor zal in toenemende mate zorgen voor een goede verbinding met de Utrechtse agglomeratie. Het aanvullende vervoer bestaat uit een aantal regionale busdiensten. Dit systeem blijft ook in de toekomst de basis vormen.

laag 3, verstedelijking

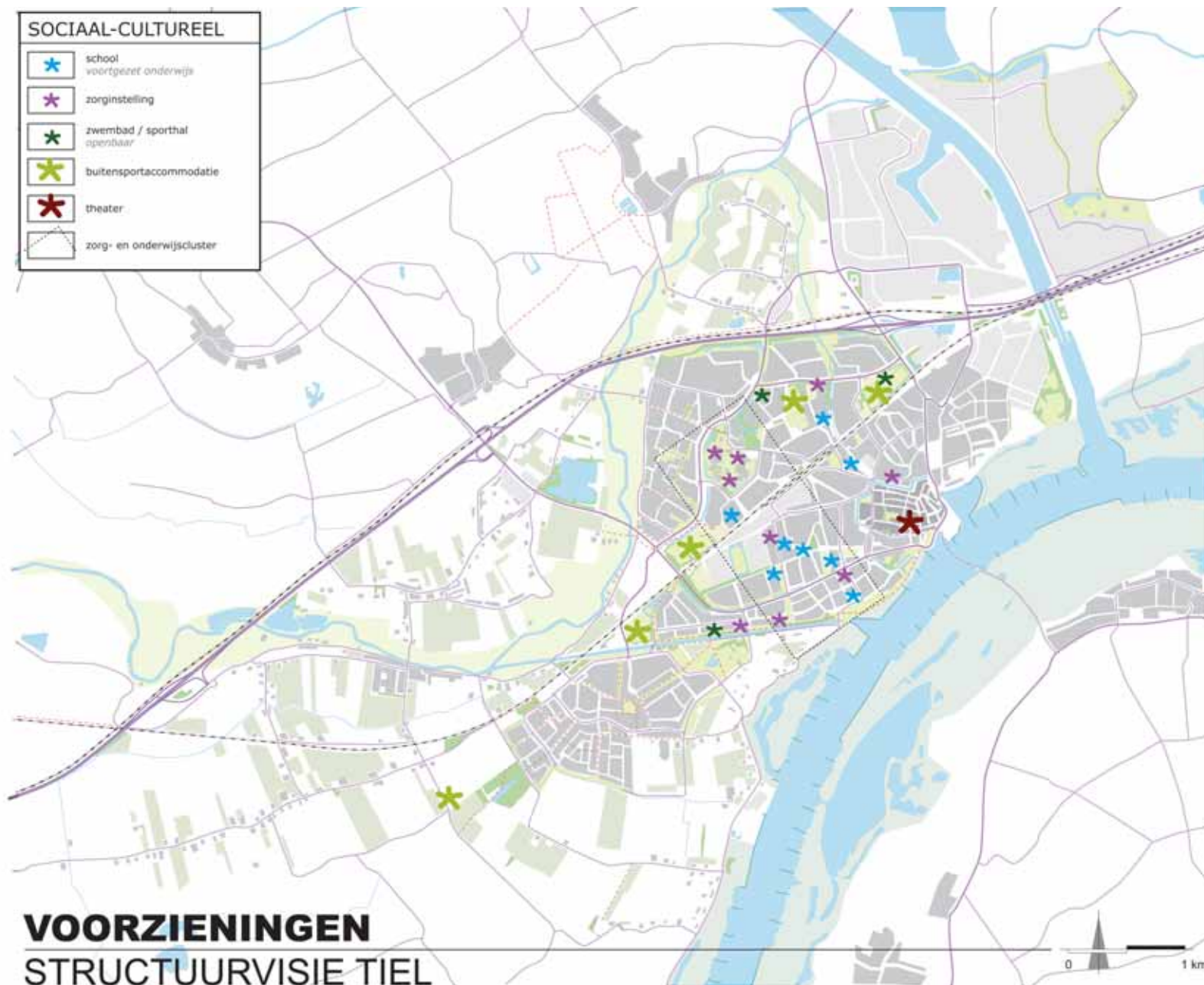
De opbouw van de stad is vergelijkbaar met die van vele andere Nederlandse steden. Opvallend is wel de perifere situering van het centrum vanwege de ligging aan de Waal. Tiel is vooral na de 2e wereldoorlog hard gegroeid, waarbij omliggende dorpen als Drumpt in de stad werden opgenomen. Rondom het centrum ligt een smalle (halve) ring met vooroorlogse woningen. Daaromheen liggen de naoorlogse wijken, variërend van kleinschalige (portiek)flatwijken aan de westzijde, tot vooral wijken met eengezinswoningen uit verschillende periodes. Passewaaij onttrekt zich als enige aan deze opbouw en ligt los van de stad, aan de andere zijde van het Inundatiekanaal.

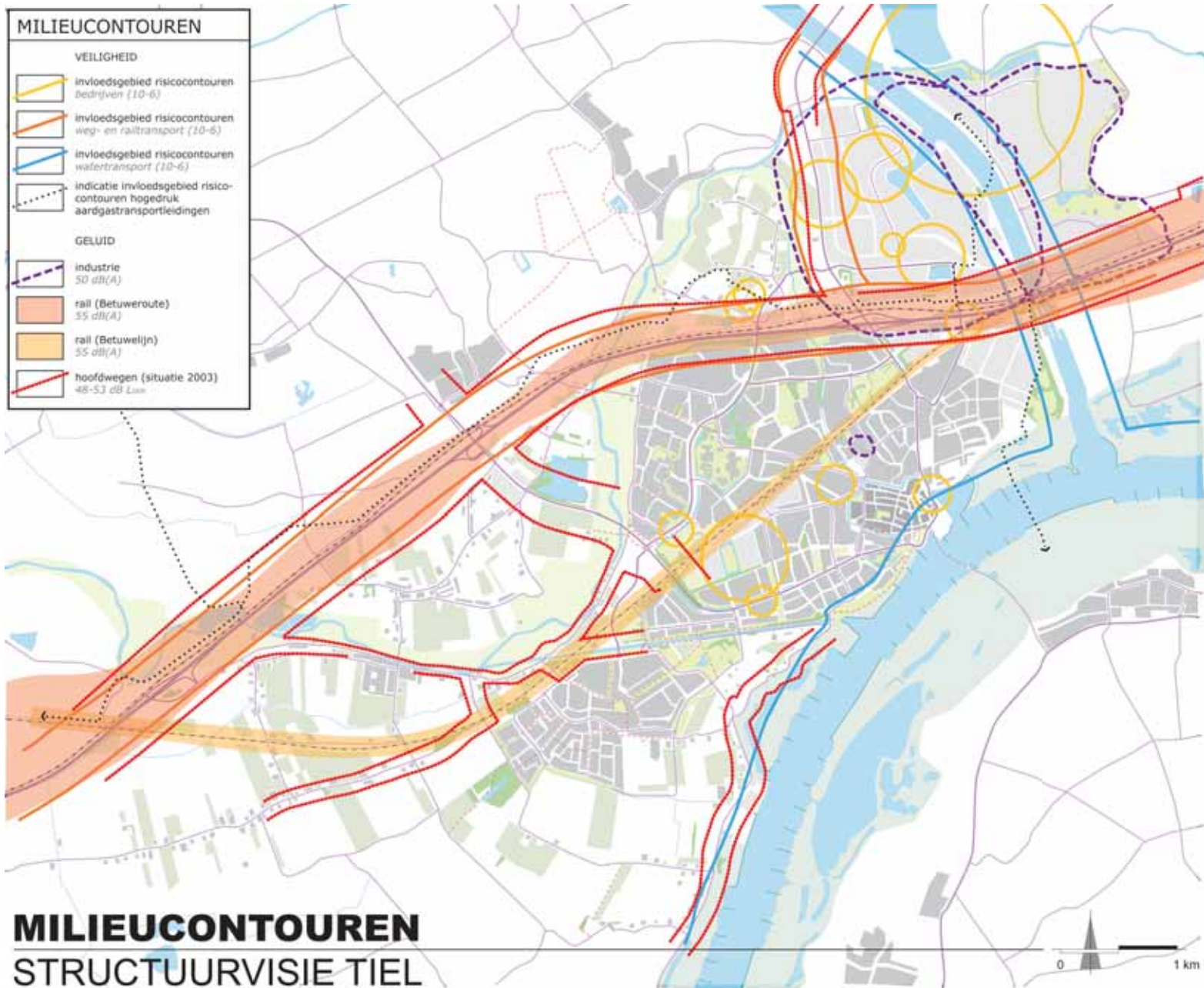
Rondom de stad liggen in het buitengebied verschillende oude dorpen en buurtschappen die eveneens tot het gemeentelijke grondgebied behoren. In Overlinge gaat het om de kernen Bergakker, Kapel-Avezaath en Wadenhoijen, die hun ontstaan aan de Linge danken. Langs de Waal liggen nog de buurtschappen Passewaaij en Zennewijnen.

In vergelijking met steden van dezelfde omvang die eveneens aan een rivier zijn ontstaan valt op dat de dichtheden in Tiel relatief laag zijn. Gorinchem, Culemborg, Woerden en Leerdam kennen allemaal een hogere woningdichtheid. Hierin ligt waarschijnlijk de verklaring voor het vele groen op buurtniveau dat in Tiel te vinden is. De beschikbare Tielse woonmilieus sluiten aan bij dit beeld en vallen vooral in de cbs-categorieën sterk stedelijk (26,4%), matig stedelijk (29,8%) en weinig stedelijk (36,2%).¹

¹ Leerdam (26,2 won/ha), Woerden (21,7 won/ha), Culemborg (21,4 won/ha) en Gorinchem (18,7 won/ha) kennen allemaal een hogere woningdichtheid dan Tiel (18,2 won/ha), bij een ongeveer vergelijkbaar aantal inwoners. Opvallend is tevens het verschil tussen Tiel en Geldermalsen, dat met 14,7 woningen per hectare een duidelijk ander profiel heeft dan Tiel. Het cbs hanteert voor de genoemde categorieën van stedelijkheid het aantal zogenaamde omgevingsadressen per vierkante kilometer. De cijfers dateren van januari 2005.







Wellicht als gevolg van de relatief lage dichtheden zijn in Tiel buiten het historische centrum op negen plekken winkelveorzieningen te vinden. De omvang varieert van een winkel met postagentschap in Kapel-Avezaath tot het wijkcentrum van Passewaaij, met verschillende winkels en scholen. Het stadscentrum van Tiel is ondanks de flinke verwoestingen die in de 2e wereldoorlog zijn aangericht bijzonder aantrekkelijk en biedt een keur aan voornamelijk kleine winkels. Vestigingen van warenhuizen en grote landelijke ketens ontbreken. Tot slot is in Tiel op twee plekken perifere detailhandel te vinden: in Kellen en op Latenstein.

Tiel heeft al eeuwenlang een centrumfunctie binnen rivierenland. Dat is ook terug te vinden in de aanwezigheid van het rivierenland ziekenhuis en een behoorlijk aantal onderwijsinstellingen. Deze zijn met name aan de westkant van het centrum gesitueerd.

Kenmerkend is dat 'wonen' en 'werken' - na vertrek van de oude industrie nabij het centrum - in Tiel behoorlijk gescheiden zijn. Met uitzondering van het bedrijventerrein Papesteeg liggen alle bedrijventerreinen aan de oostzijde van de stad. Als gevolg hiervan is er ook nauwelijks sprake van hinder als gevolg van bedrijvigheid. Uitzondering vormt wederom het bedrijventerrein Papesteeg, dat een flinke risicocontour heeft. Datzelfde geldt voor een aantal lpg-stations. De meeste milieuhinder wordt in Tiel veroorzaakt door het wegverkeer, met voor de hand liggende bronnen als de A15 en de beide provinciale wegen. Tenslotte is in het buitengebied op een aantal plaatsen sprake van forse hinder als gevolg van transporten van en naar bedrijven.

2.3 lopende projecten

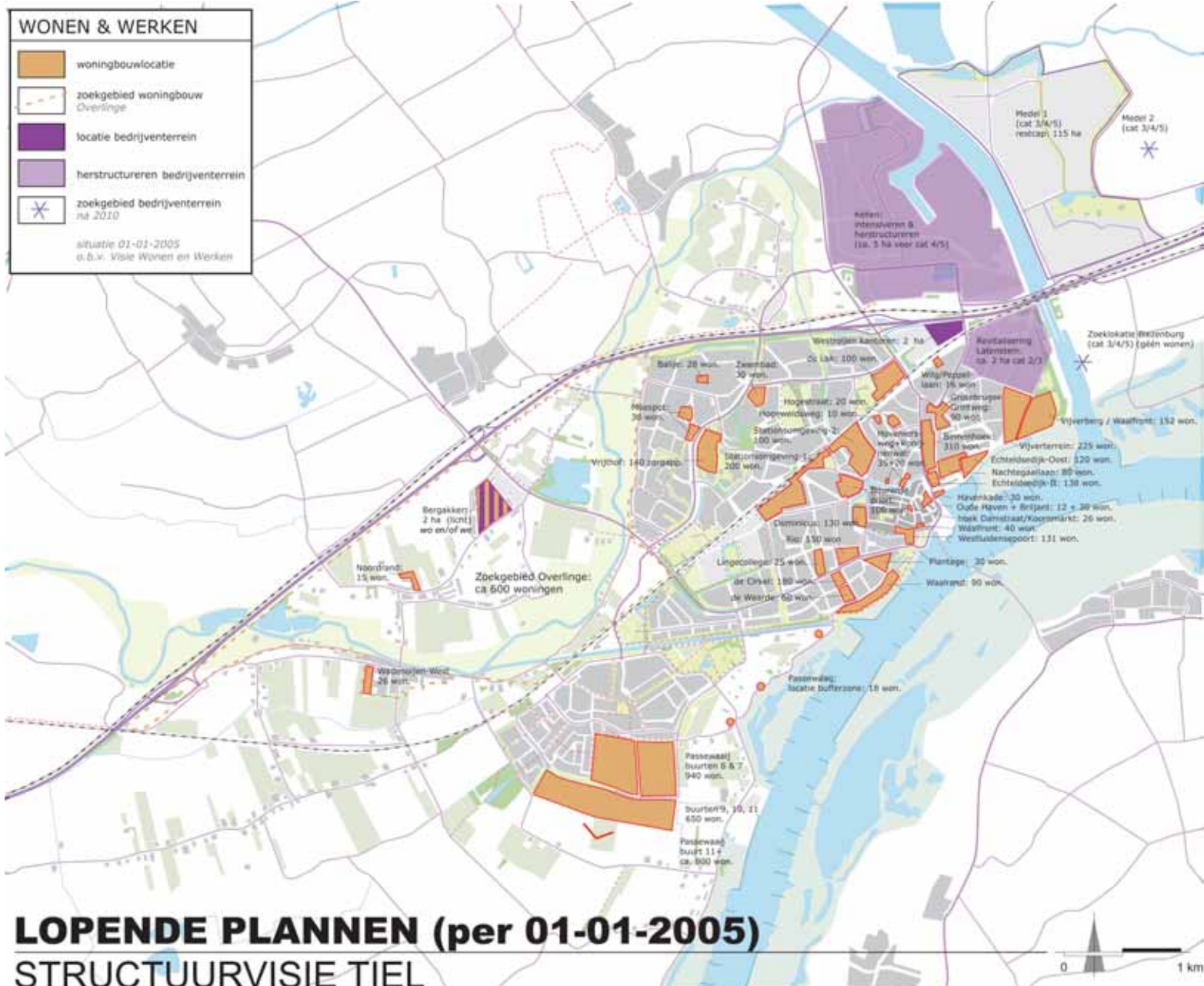
Tiel heeft in 2004 de Visie Wonen en Werken vastgesteld, waarin alle wenselijke locaties voor woning-

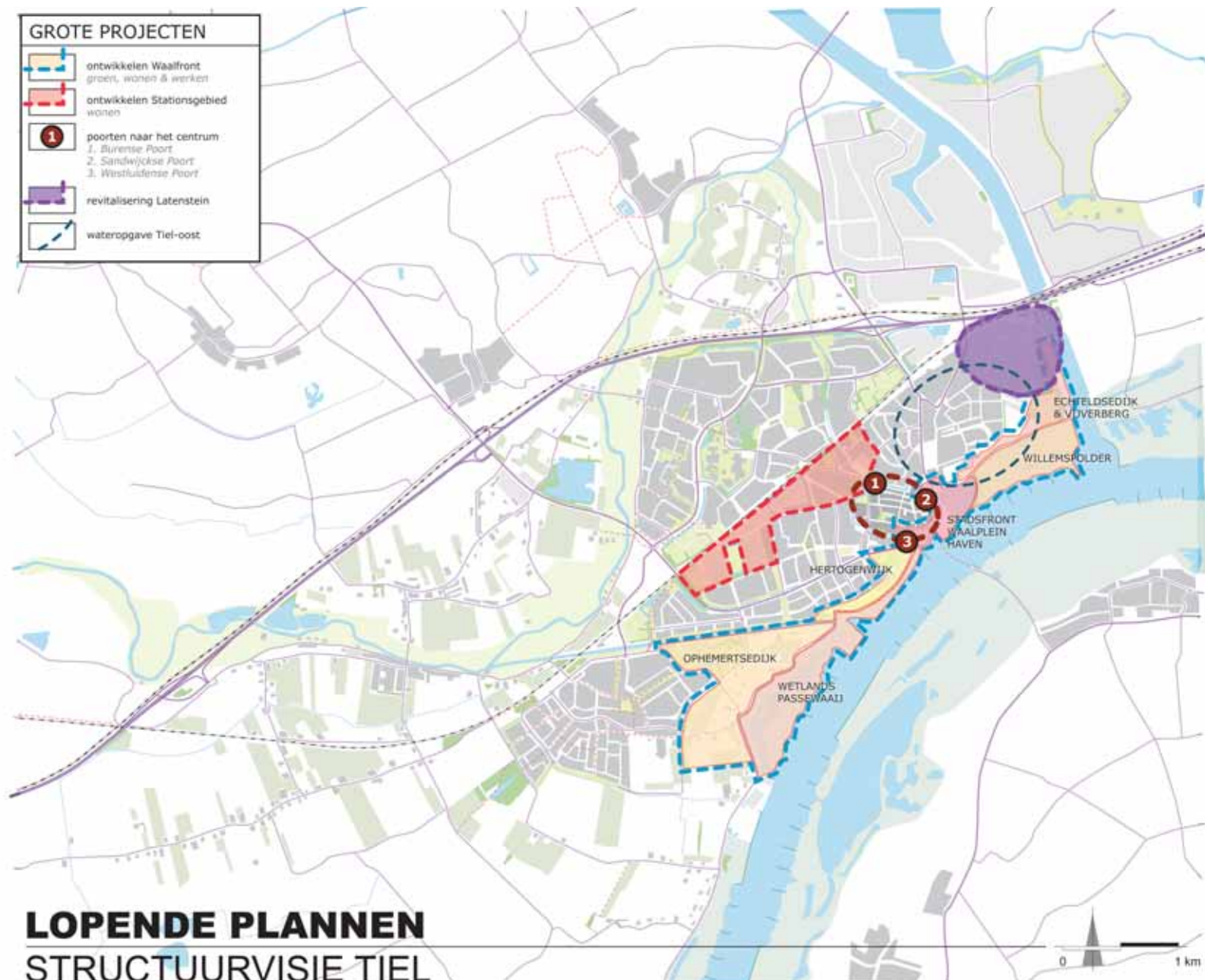
bouw en bedrijventerreinen voor de periode tot 2015 zijn vastgelegd. Wat vooral opvalt is het grote aantal binnenstedelijke locaties. Dit heeft alles te maken met het feit dat veel van de traditionele Tielse werkgelegenheid in de fruit- en metaalsector direct rondom het centrum was gevestigd. Deze bedrijven zijn de afgelopen decennia teloor gegaan of vertrokken, onder andere naar Kellen en Medel, waar meer uitbreidingsmogelijkheden lagen.

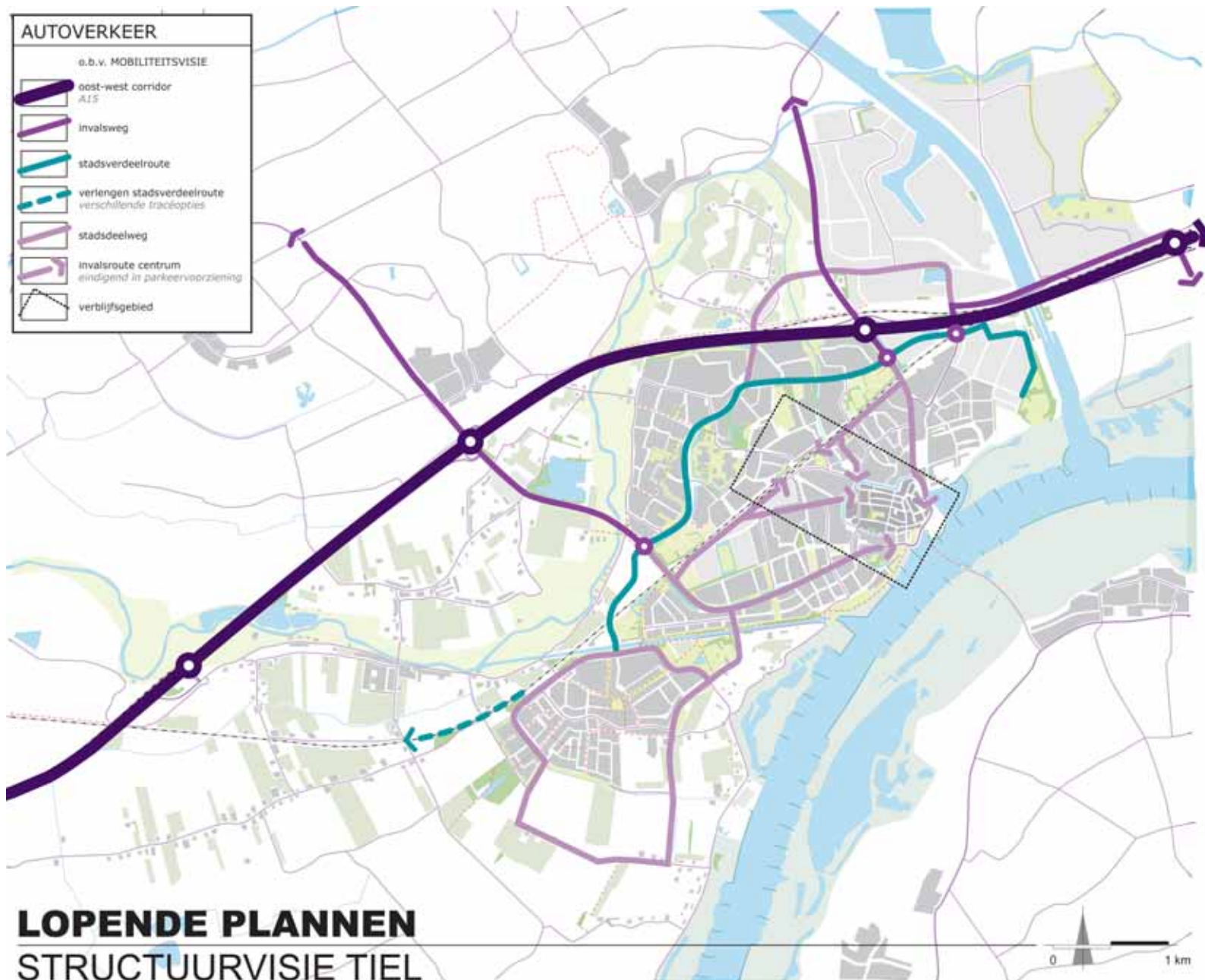
Al deze ruimte in de directe omgeving van het centrum heeft ertoe geleid dat Tiel zwaar inzet op 'inbreiden voor uitbreiden'. In afstemming met de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locaties vormt Passewaaij de belangrijkste uitbreidingslocatie. Medel, dat nog in oostelijke richting kan worden uitgebreid, voorziet de komende jaren in de (boven) regionale behoefte aan bedrijventerreinen.

Naast al deze afzonderlijke locaties is tevens sprake van een vijftal integrale projecten in en om het centrum van Tiel:

- Het centrum zelf moet de komende jaren een impuls krijgen door de realisatie van een drietal poorten. In deze poorten komt ruimte voor parkeren en aanvullende voorzieningen. In een aantal gevallen gaat het daarbij om voorzieningen die te groot zijn om in het fijnmazige centrum zelf op te kunnen nemen. De plannen voor deze poorten hangen overigens nauw samen met de geplande ontwikkelingen aan het Waalfront (Westluidense en Santwijckse Poort) en in het stationsgebied (Burense Poort).
- Tiel wil het contact met de Waal versterken door uitvoering van de Waalfront-plannen. In het centrum is de aandacht vooral gericht op het transformeren van de Waalplaat tot een aantrekkelijke stedelijke ruimte aan de rivier. Buiten het centrum gaat het met name om het vergroten









RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR



'4 WERELDEN'



GRENZEN EN BARRIÈRES

van de recreatieve kwaliteiten van de uiterwaarden en het realiseren van een aantal nieuwe woonmilieus in het groen.

- Het stationsgebied zal de komende decennia een gedaanteverwisseling ondergaan. Ook hier is sprake van voormalige bedrijventerreinen, die moeten worden omgevormd tot een nieuw woon- en werkgebied.
- Bedrijventerrein Latenstein wordt de komende jaren gerevitaliseerd, met als doel een kwaliteitsslag en efficiënter grondgebruik. Daarnaast wordt de herontwikkeling van delen van het bedrijventerrein tot een retailpark (perifere detailhandel) nagestreefd.
- Er moet een oplossing worden gevonden voor de waterproblematiek in Tiel-oost. Zoals het er nu naar uitziet zal deze oplossing vrijwel zeker ook een ruimtelijke component hebben, zoals bijvoorbeeld meer openbaar groen en meer open water.

Tot slot: Tiel heeft recent de Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze visie bevat onder andere ideeën voor de versterking van de hiërarchie binnen de Tielse wegenstructuur. Dat moet met name gebeuren door de ontwikkeling van een volwaardige stedelijke verdeelroute, van Latenstein tot Passewaaij, met een mogelijke verlenging naar de A15. Deze nieuwe westelijke ontsluiting van Tiel is tevens bedoeld als drager voor de verdere groei van Passewaaij. Vanaf de nieuwe verdeelroute komen verschillende inprikkers richting het centrum te lopen, die eindigen bij parkeervoorzieningen in de toekomstige centropoorten. Een deel van deze inprikkers moet nog gerealiseerd worden, een deel bestaat al en wordt opgeknapt. Daarnaast liggen er plannen om het hoefijzer rond Passewaaij uit te bouwen tot een ring.

In discussie is het voorstel de bestaande brug over het spoor in de N834 te vervangen door een tunnel.

Dit met als doel de barrièrewerking van de lange, dichtbeplante hoge dijk tussen de aangrenzende stadsdelen op te heffen.

2.4 ruimtelijke analyse

Mede op basis van de ruimtelijke opbouw van Tiel kunnen de volgende ruimtelijke aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling van de stad worden onderscheiden:

- *diversiteit*
Het stedelijke gebied van Tiel bestaat uit vier, duidelijk herkenbare onderdelen: de centrumstad, Passewaaij als rustige woonenclave, de dorpen en buurtschappen in het landelijk gebied en de bedrijventerreinen aan de oostzijde van de stad. De verschillen tussen deze 'werelden' zijn groot. Daarmee heeft Tiel zeer uiteenlopende woonmilieus in de aanbidding, terwijl ook binnen de verschillende bedrijventerreinen sprake is van een duidelijke differentiatie. Diversiteit vormt dus een belangrijke Tielse kwaliteit, waarop bij toekomstige ontwikkelingen moet worden voortgeborduurd.
- *groen als bindmiddel*
Tiel heeft geen traditie van zware stedelijke assen die de verschillende delen van de stad bij elkaar houden. In Tiel zijn het vooral het (buurt) groen en kleinschalige oude routes en linten die het bindmiddel vormen. Ook dit is een belangrijke Tielse kwaliteit waarmee zorgvuldig moet worden omgesprongen. Bestaande structuren moeten behouden blijven en waar mogelijk kunnen nieuwe structuren worden toegevoegd. Soms liggen er zelfs (cultuur)historische aangrijpingspunten, zoals bijvoorbeeld in het geval

groen als bindmiddel ...



TIEL KENT VEEL GROEN OP BUURTNIVEAU. DIT LEVERT AANTREKKELIJKE WOONMILIEUS OP EN FUNGEERT ALS 'BINDMIDDEL' TUSSEN DE AFZONDERLIJKE BUURTEN, ZEKER IN COMBINATIE MET HISTORISCHE STRUCTUREN.





bouwstijlen & woonmilieus



BINNEN DE OVERWEGEND GROENE BUURTEN IS SPRAKE VAN EEN GROTE DIVERSITEIT AAN BOUWSTIJLEN EN WOONMILIEUS. SOMS ZIJN DE CONTRASTEN ZELFS OP STRAATNIVEAU GROOT.

contrasten



van de Doode Linge.

Het ligt voor de hand om ook bij de ontwikkeling van nieuwe structuren vooral van kleinschaligheid uit te gaan.

- *prettig wonen*

Onder andere door al dat groen op buurtniveau is het in Tiel overwegend prettig wonen. Nergens is sprake van grootschalige, monotone wijken. Sterker nog, binnen woongebieden en zelfs aan twee zijden van dezelfde straat kunnen de contrasten groot zijn. Over het algemeen pakt dat goed uit, soms is ingrijpen noodzakelijk.

- *barrières*

Met de A15 aan de noordzijde, het Amsterdam-Rijnkanaal aan de oostzijde en de Waal aan de zuidzijde ligt Tiel behoorlijk ingeklemd tussen zware infrastructuur en natuurlijke begrenzingsen. Ook de spoorlijn dwars door Tiel biedt maar een beperkt aantal kruisingen. Uiteraard moet getracht worden om de infrastructurele barrières op verschillende plekken te slechten en de achterliggende (groene) gebieden beter bereikbaar te maken. Maar misschien is het nog wel belangrijker de nog landelijke gebieden binnen deze barrières beleefbaar te maken voor alle Tielenaars. De grootste opgave is de Linge niet langer als achterkant, maar als voorkant te behandelen. Op deze manier kunnen de kwaliteiten van de Linge én het fraaie omliggende landschap, meer dan nu het geval is, worden benut voor recreatie en het versterken van de Tielse woonkwaliteiten. Voor de Waal is een dergelijke kwaliteitsslag al ingezet.



RIVIERENLAND VALT BINNEN VERSCHILLENDE INVLOEDSFEREN. UTRECHT EN DEN BOSCH ZIJN DOMINANT OP DE A2-AS, DE DRECHTSTEDEN EN HET KAN-GEBIED ZIJN DAT OP DE A15-AS.

2.5 de positie van Tiel

Rivierenland behoort tot de meest dynamische regio's van Nederland. De toename van het aantal banen over de laatste tien jaar stijgt met 31% uit boven de toename in sterke regio's als Arnhem/Nijmegen (22%) en Utrecht (27%). Ook de groei van de bevolking ligt met 10% hoger dan die in Utrecht (een kleine 10%) en ruimschoots hoger dan die in Arnhem/Nijmegen (3%) en in traditionele overloop-



TIEL LIGT OP EEN KRUISPUNT VAN GOEDERENASSEN. GELDERMALSEN OP EEN KRUISPUNT VAN ZAKELIJKE EN GOEDERENASSEN. DIT BIEDT VERSCHILLENDE POTENTIES, DIE ELKAAR GOED KUNNEN AANVULLEN.

gebieden als West-Brabant (3%) en de Veluwe (5%). Kenmerkend voor Rivierenland is, dat die groeipercentages in hoge mate worden gedragen door de verbanden met de omgeving. Ruim 60% van de werkgelegenheid in Rivierenland is geconcentreerd in de gebieden die gunstig liggen aan de (inter) nationale transportassen A2, A15, Waal en Amsterdam-Rijnkanaal. En ook de nieuwe bewoners blijken voor een groot deel voor hun werk gericht te zijn op de grote steden in de omgeving.

Het gegeven dat de A15, de Waal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Betuweroute transportassen zijn voor goederenvervoer maakt dat de positie van Tiel binnen de grotere economische netwerken zo op het oog betrekkelijk beperkt is. Deze assen voeren immers vooral goederen door naar het achterland van de Rotterdamse en Amsterdamse havens en leveren goederenstromen op die Tiel vooralsnog nauwelijks aandoen. De economie van Tiel is daardoor de afgelopen tijd vooral verbonden met haar geschiedenis als multimodaal bereikbare industriestad en met haar functie als regionaal centrum van Rivierenland.

centrumfunctie

Binnen rivierenland neemt Tiel van oudsher een centrale positie in. De stad had eeuwenlang een marktfunctie; tegenwoordig komt de centrumfunctie vooral tot uitdrukking in de aanwezigheid van voorzieningen in de stad, het streekziekenhuis, een flink aantal onderwijsvoorzieningen en bijvoorbeeld de schouwburg. Ook wat werkgelegenheid betreft mag Tiel zich centrumstad noemen: 20% van het aantal banen in rivierenland is binnen de gemeente Tiel te vinden. Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel volgen op gepaste afstand. De regionale pendelstromen van en naar Tiel komen uit alle richtingen en zijn van een behoorlijke omvang. Ze leveren Tiel in alle relaties een positief saldo op, behalve in de relatie met Geldermalsen.

versterken van het Tielse centrum

De centrumfunctie van Tiel is echter niet onaantastbaar. De koopkrachtbinding aan het stadscentrum is wat lager dan gemiddeld, zowel van de eigen inwoners als die in de buurgemeenten. Veenendaal - en niet Utrecht en Den Bosch - blijkt verrassend genoeg de grote concurrent te zijn. Ondanks deze daling doet het centrum van Tiel het in vergelijking met gelijkwaardige centra niet slecht. Versterking van het centrum is echter wel nodig, al was het maar om de huidige koopkrachtbinding te behouden en de regionale binding op een hoger peil te krijgen. De inzet van Tiel zal zich daarom met name moeten richten op verbreding van het aanbod, versterking van de stedelijk-historische ambiance van het centrum en verbetering van de parkeervoorzieningen rond het centrum.

Tiel en Geldermalsen

In het streekplan Gelderland staan Tiel en Geldermalsen aangeduid als gemeenten waar de netwerkgedachte verder zou kunnen worden uitgewerkt. Tiel is voor Geldermalsen niet alleen een belangrijk winkelgebied, maar eveneens de belangrijkste regionale verhuisbestemming. Andersom werken relatief veel Tielenaars in Geldermalsen. De stevige koopkrachtstromen en pendel tussen beide gemeenten noopt tot verbetering van de onderlinge bereikbaarheid, vooral waar het gaat om rechtstreekse autoverbindingen en fietsroutes. Nieuwe verstedelijking enten op het spoor kan bijdragen aan versterking van het draagvlak en de exploitatie van de railverbinding.

Tiel en Geldermalsen beschikken over zodanig aanvullende stedelijke profielen, dat ze gezamenlijk op de bovenregionale woningmarkt sterker zijn dan elk afzonderlijk. Daarvoor is het echter wel nodig om die stedelijke profielen consequenter als uitgangspunt te nemen bij het realiseren van nieuwe



woonmilieus. Bij Tiel gaat het daarbij om uitbouw van het profiel van historische en groene stad tussen rivieren en kanalen, bij Geldermalsen om ruimdorps en landelijk wonen aan de Linge.²

2.6 rijks- en provinciaal beleid

In de Nota Ruimte krijgt het nationaal landschap Rivierengebied de nodige aandacht. Tiel grenst aan dit gebied. De Nota Belvédère noemt Tiel als Belvédère-stad, vooral vanwege de lange, herkenbare cultuurhistorie van met name de binnenstad. De Tieler- en Culemborgerwaard wordt als Belvédèregebied aangewezen. Het laatste vooral vanwege het Lingelandschap.

In het streekplan Gelderland 2005 wordt aan Tiel de functie Regionaal Centrum voor Rivierenland toegekend met een regionale opvangfunctie op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en verzorging. Daarnaast bevestigt het streekplan de wens van de regio om de 'netwerkgedachte' voor de regio Rivierenland nader te onderzoeken, met name voor Tiel en Geldermalsen. Overlinge, als gemeenschappelijke achtertuin, is daarbij een van de aandachtsgebieden. Het streekplan onderschrijft de methodiek van kwaliteitscontouren en zoekzones voor stedelijke functies, waarmee Overlinge als zoekzone voor een integrale ontwikkelingsopgave op de kaart is gezet.³

² Deze paragraaf is grotendeels ontleend aan de 'Quick Scan Geldermalsen en Tiel', die bureau Nieuwe Gracht in oktober 2007 voor de gemeenten Tiel en Geldermalsen heeft opgesteld.
³ Provincie Gelderland, Streekplan Gelderland 2005, 2005.

2.7 kwestiekaart

Tiel staat voor een aantal belangrijke keuzes op ruimtelijk gebied. Ook de komende tijd zal de stad groeien en de meest voor de hand liggende vraag is dan natuurlijk: waar of in welke richting? Maar er zijn meer vragen. Hoe zit het bijvoorbeeld met de toekomstige auto-ontsluiting en de ruimtelijke relatie met Geldermalsen? De bij deze paragraaf gevoegde kwestiekaart geeft een verbeelding van de verschillende kwesties of keuzes waar Tiel voor staat. In het volgende hoofdstuk worden deze keuzes verkend aan de hand van een drietal scenario's: 'stad aan de Waal', 'netwerkstad' en 'Betuwestad'. De belangrijkste kwesties die in deze scenario's aan de orde komen zijn:

- Tiel heeft er een aantal jaren geleden voor gekozen veel binnenstedelijke locaties te gaan benutten voor woningbouw.⁴ Hiermee kan aan een deel van de woningvraag worden voldaan. Daarnaast zal er behoefte blijven bestaan aan uitleglocaties. Daarbij staan verschillende opties open. Verdere uitbreiding van Passewaaij is een serieuze mogelijkheid, maar bij een omvangrijke woningbouwopgave kan ook gekozen worden voor het realiseren van een nieuw stadsdeel aan de spoorlijn richting Geldermalsen (groot Wadenhoijen). Tot slot is verstedelijking in Overlinge een optie. Gezien de grote landschappelijke kwaliteiten in Overlinge is daar wel uitdrukkelijk de vraag aan gekoppeld in welke vorm verstedelijking zou kunnen plaatsvinden.
- De lange termijn opties voor werken bevinden zich aan de oostzijde van de stad. Naast uitbreiding van Medel is de vraag aan de orde of Biezenburg ruimte kan bieden aan watergerelateerde bedrijvigheid. In beide gevallen is regio-

⁴ Gemeente Tiel, Visie Wonen en Werken, 2004.

nale afstemming noodzakelijk.

Voor de lange termijn moet tevens de vraag worden gesteld of de bedrijvenlocatie Papesteeg nog wel houdbaar is binnen de stad. Zeker als de stad zich juist verder in westelijke richting ontwikkelt. Transformatie tot woongebied behoort tot de mogelijkheden.

- Op het gebied van water en groen staat Tiel voor een aantal vraagstukken. Er loopt inmiddels een uitgebreid onderzoek naar mogelijke oplossingen voor de waterproblematiek in Tiel-oost. Daarnaast is de vraag aan de orde hoe de ontwikkeling van de Tielse groenstructuur gelijke tred kan houden met de groei van de stad. Verschillende opties staan open, variërend van het realiseren van stadsparken tot het (beter) benutten van landschappelijke dragers in de directe omgeving van de stad. Gekoppeld hieraan kunnen nieuwe recreatieve routes worden ontwikkeld.
- Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie heeft Tiel op het gebied van infrastructuur een aantal belangrijke keuzes gemaakt voor de lange termijn. De grootste open vraag is nog de tracékeuze van de gewenste westelijk e ontsluiting. Daarnaast is de - meer ruimtelijke - vraag aan de orde of en hoe de toekomstige centrale verdeelroute benut kan worden als drager voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.
- Tot slot is sprake van een aantal vraagstukken op structuurniveau. Deze hebben onder andere betrekking op de exacte programmatische invulling van de toekomstige centrumpoorten, de wenselijkheid van het introduceren van stedelijke routes en structuren, de afstemming tussen lopende projecten en de ruimtelijke invulling van de netwerkstadrelatie tussen Tiel en Geldermalsen.

2005-2025

- bevolkingsgroei naar nul
- ontgroening en vergrijzing
- naijleffect huishoudens
- regionale verschillen

TIEL 1995

Inwoners	33.600
Huishoudens/won.	13.200

TIEL 2005

Inwoners	40.500	+6.900 (20%)
Huishoudens/won.	16.000	+2.800 (21%)

TIEL 2015

Inwoners	43.900	+3.400 (8%)
Huishoudens/won.	20.500	+4.500 (28%)

TIEL 2025

Inwoners	45.400	+1.400 (2%)*
Huishoudens/won.	22.200	+1.700 (8%)

* gemidd. groei Nederland

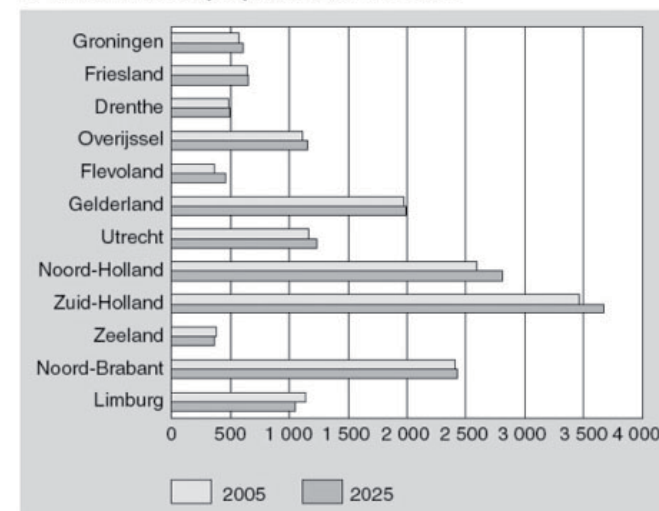
Factoren

- natuurlijke aanwas (naar nul)
- binnenlands migratie-effect (/Randstadeffect/regiotaak)
- buitenlands migratie-effect (hoogst onzeker)
- aanbodgestuurde markt

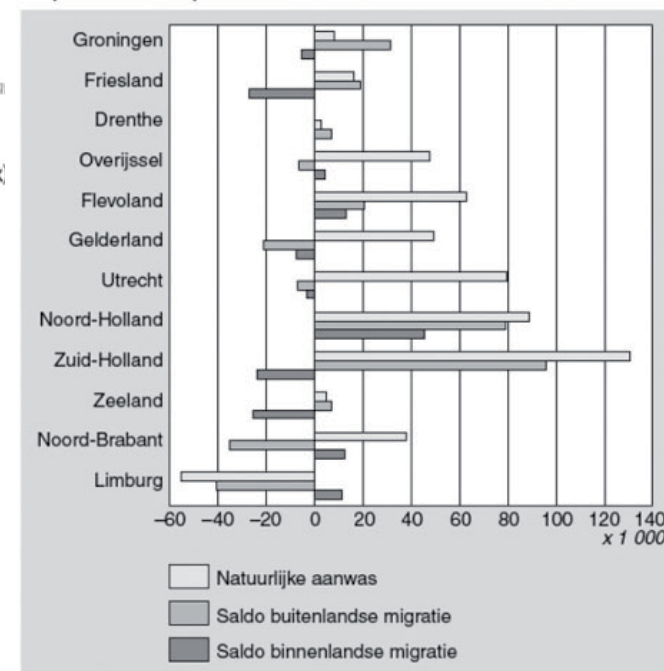
DE SCHEMA'S HIERNAAST BIEDEN DE CIJFERMATIGE ONDERBOUWING VOOR DE BOVENZIJDIGE VAN DE GEHANTEERDE BANDBREEDTE VAN DE WONINGBOUWOPGAVE. DUIDELIJK WORDT DAT DE BEVOLKINGSGROEI AFNEEMT EN DAT IN SOMMIGE PROVINCIES ZELFS SPRAKE IS/ ZAL ZIJN VAN KRIMP. DE DRUK OP DE RANDSTAD BLIJFT VOORLOPIG AANHOUDE, KRIMP TREEDT VOORAL OP BUITEN DE RANDSTAD. IN ALLE DELEN VAN NEDERLAND IS DE GROEI VAN HET AANTAL HUISHOUDENS - EN DUS HET AANTAL WONINGEN - OVERIGENS VOOR EEN BELANGRIJK DEEL TE VERKLAREN VANUIT GEZINSVERDUNNING.

ERVAN UITGAANDE DAT TIEL EEN OVERLOOPFUNCTIE VOOR DE RANDSTAD ZOU KUNNEN VERVULLEN LEVERT DIT EEN MAXIMALE GROEI OP VOOR DE PERIODE 2005 - 2025 DIE ERGENS ROND DE 6.000 WONINGEN ZAL LIGGEN. HET HOGE AMBITIENIVEAU VAN DEZE DOELSTELLING WORDT HET DUIDELIJKST UIT DE VERWACHTTE GROEICIJFERS VOOR HEEL GELDERLAND IN DIEZELFDE PERIODE. DEZE ZIJN NAMELIJK NAGENOEG NUL. DE WERKELIJKE OPGAVE VOOR TIEL ZAL DUS STERK AFHANGEN VAN DE MATE WAARIN DE GROTE STEDEN IN DE RANDSTAD IN HUN EIGEN WONINGBOUWBEHOEFTE KUNNEN VOORZIEN.

1. Aantal inwoners per provincie, 2005 en 2025



3. Natuurlijke aanwas en saldo binnen- en buitenlandse migratie per provincie in de periode 2005-2024



3.

OPGAVEN & STRATEGIE

In het voorgaande hoofdstuk is aan de hand van een ruimtelijke en functionele analyse beschreven hoe 'Tiel in elkaar zit'. Op basis van deze analyse worden in dit hoofdstuk de opgaven waar Tiel voor staat in beeld gebracht. De mogelijke ruimtelijke oplossingen worden vervolgens verkend aan de hand van een drietal scenario's voor de periode tot 2030. Deze scenario's bieden op hun beurt de basis voor een ontwikkelingsstrategie voor Tiel, die aan het eind van dit hoofdstuk wordt beschreven.

3.1 ruimtelijke en programmatische opgaven

Tiel heeft de afgelopen decennia relatief eenvoudig kunnen groeien. Waal, Amsterdam-Rijnkanaal en snelweg vormden voor woningbouw logische grenzen aan de zuid-, oost- en noordzijde van de stad, waarmee een westwaartse groei haast vanzelfsprekend was. Nu de ruimte tussen deze kaders zo langzamerhand benut is wordt Tiel geconfronteerd met een geheel andere opgave. Een opgave die veel meer op kwaliteit is gericht dan voorheen het geval was. Natuurlijk, ook de komende jaren zal Tiel nog een flink aantal woningen bouwen, maar daarbij zal een nieuwe strategie moeten worden gehanteerd. Los van de sprong over het Inundatiekanaal kon altijd worden voortgeborduurd op de bestaande structuur van de stad. Om verder te kunnen groeien zijn nu echter ook investeringen in die structuur zelf nodig. Dat geldt voor de verkeersstructuur, maar ook voor bijvoorbeeld het Lingelandschap.

wonen

Bij het opstellen van de Visie Wonen en Werken gingen men uit van een bouwopgave van zo'n 4.300 woningen voor de periode 2005 - 2015.⁵ Een deel van deze woningen is inmiddels gebouwd. Voor de periode tot 2030 lopen de ramingen uiteen. Feit is dat ergens in deze periode sprake zal zijn van het einde van de bevolkingsgroei in Nederland en waarschijnlijk zelfs van krimp. De vraag is alleen waar deze krimp zal gaan optreden en zo ja in welke mate. De beschikbare studies gaan er momenteel van uit dat de groei in en om de randstad het langst zal aanhouden en dan met name in de grote steden.

binnenstedelijk	
- Tiel-centrum en -west	1.400
- Tiel-oost	980
- Tiel-noord	270
<i>subtotaal</i>	<i>2.650</i>
uitleglocaties	
- Passewaaij (t/m 11)	1.600
- dorpen en dijken	50
<i>subtotaal</i>	<i>1.650</i>
Totaal	4.300

bouwlocaties uit de Visie Wonen en Werken (2005 - 2015)

Gezien de vele onzekerheden voor de lange termijn is er in deze structuurvisie voor gekozen te werken met een bandbreedte voor de woningbehoefte tot 2030. Deze bandbreedte heeft een ondergrens van ruim 4.000 woningen en een bovengrens van rond de 6.000 woningen.⁶ Het gaat daarbij om extra wo-

⁵ Gemeente Tiel, Visie Wonen en Werken, 2004.

⁶ Om deze cijfers vergelijkbaar te houden met die uit de Visie Wonen en Werken is 2005 bij alle woningbouwcijfers als startjaar aangehouden.

ningen ten opzichte van de huidige voorraad. Vervangende nieuwbouw valt dus buiten dit aantal.

De onderzijde van de bandbreedte is gebaseerd op een recent voor Tiel opgestelde bevolkingsprognose. Voor de periode 2007 - 2027 gaat dit onderzoek uit van een groei van het aantal Tielse huishoudens met 3.920.⁷ Deze periode wijkt iets af van de planperiode van de structuurvisie. Het is daarom aannemelijk dat de werkelijke groei van het aantal woningen iets boven de 4.000 zal uitkomen. De bovenzijde van de bandbreedte is gebaseerd op de maximale groeicijfers die op nationaal niveau voor de grote steden in de randstad worden gehanteerd. En zoals eerder vermeld wordt voor deze gebieden de sterkste groei voorspeld. Tiel profileert zich bij een dergelijk aantal niet alleen als regionale verzorgingskern, maar tevens als belangrijke overloopkern voor de randstad. Het aantal van 6.000 woningen moet dan ook vooral worden gezien als een bovengrens aan de hand waarvan de ruimtelijke mogelijkheden in en rond Tiel grondig kunnen worden verkend. Zo wordt duidelijk of Tiel vergaande ruimtelijke keuzes moet maken, zoals bijvoorbeeld het ontwikkelen van een nieuw stadsdeel ten westen van Tiel aan de spoorlijn, of dat wellicht moet worden teruggegrepen op Biezenburg als woningbouwlocatie aan de oostzijde. Blijkt dit niet noodzakelijk te zijn, dan zou door dergelijke locaties definitief een streep kunnen worden gezet.

In deze structuurvisie moet dus in ieder geval ruimte worden gevonden voor de bouw van ruim 4.000 woningen in de periode tot 2030. De Visie Wonen en Werken heeft aangetoond dat een dergelijk aantal haalbaar is. Zelfs bij een opgave van 6.000 woningen moet echter worden geconstateerd dat de

groei van het aantal woningen in Tiel in ieder geval zal afvlakken ten opzichte van de uitgangspunten die in de Visie Wonen en Werken zijn gehanteerd. En dat is overeenkomstig de landelijke trend. Eveneens overeenkomstig de landelijke trend is dat er gemiddeld genomen steeds minder mensen in een woning zullen wonen. Momenteel kent Tiel een gemiddelde woningbezetting van 2,48. Volgens de eerdergenoemde Pronexus-studie zal dit aantal dalen tot 2,38 in 2027. Het aantal inwoners van Tiel zal daarom veel minder hard stijgen dan het aantal woningen.

Naast een afvallende bevolkingsgroei moet in de periode tot 2030 rekening worden gehouden met de vergrijzing. Het voornaamste gevolg zal zijn dat de vraag naar nieuwe eengezinswoningen ergens voor 2030 zal wegvallen. De meeste studies gaan er momenteel van uit dat dit voor een belangrijk deel zal worden gecompenseerd door een stijging van de vraag naar perfect toegankelijke en comfortabele appartementen. Het is dus zaak een visie op te stellen die speelruimte biedt. Speelruimte om in te kunnen spelen op een kwantitatieve vraag met een bandbreedte, gekoppeld aan een vraag naar zeer uiteenlopende woonmilieus.

Wat betreft mogelijke woonmilieus moet Tiel inzetten op de punten waar het sterk in is. Traditioneel zijn dat de stedelijke en suburbane woonmilieus, in dichtheden die duidelijker hoger liggen dan bijvoorbeeld in Geldermalsen. Voor de periode tot 2030 kan Tiel aan dit lijstje ook groene woonmilieus toevoegen, gekoppeld aan de noodzakelijke landschapontwikkeling rond de stad. Het ligt voor de hand om hierbij te kiezen voor lagere dichtheden dan in de omliggende gemeenten. Op deze manier kunnen de gemeenten in rivierenland elkaar aanvullen en kan de centrumfunctie van Tiel worden versterkt.

⁷ Pronexus, Bevolkingsprognose en etniciteitsprognose 2007 - 2027, juni 2007.

werken

De behoefte aan (nieuwe) bedrijventerreinen is voor de periode tot 2030 zo mogelijk nog moeilijker in te schatten dan de woningbehoefte. Uitbreiding komt vooral voort uit de regionale taakstelling van Tiel en vindt derhalve plaats in regionaal overleg. Het benutten van de reserveringen hangt ook af van de uitkomsten van de provinciale structuurvisie bedrijventerreinen en meer specifiek van de in dat kader gemaakte afspraken in de zogenaamde EPO (Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument). Voor de bestaande terreinen zijn kwaliteit en diversiteit de uitgangspunten. Daarbij gelden de volgende aandachtspunten:

- Tiel moet investeren in de bestaande bedrijventerreinen. Op bijvoorbeeld Latenstein is een begin gemaakt met een kwaliteitsslag. Voor Kellen is vooral sprake van een inbreidingsopgave op de particuliere terreinen.
- De verschillen tussen de bestaande Tielse bedrijventerreinen moeten in stand worden gehouden. Diversiteit biedt namelijk kansen om de economische basis van de stad zo breed mogelijk te houden. Bovendien moet de 'kraamkamerfunctie' van kleinschalige bedrijventerreinen als onderdeel van het stedelijk weefsel niet worden onderschat.
- Mogelijkheden voor groei liggen vooral aan de oostzijde van Medel (Medel 2) en eventueel rond Biezenburg. In Medel 2 gaat het vooral om weggebonden bedrijvigheid; Biezenburg biedt kansen voor de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid, met een potentieel goede ontsluiting via weg en rail. In beide gevallen gaat het overigens om ontwikkelingen die dusdanig grootschalig zijn dat regionale afstemming noodzakelijk is. Daar komt nog bij dat het hier het grondgebied van buurgemeenten betreft.

voorzieningen

Om de centrale positie binnen rivierenland op gebied van voorzieningen en cultuur te behouden zal Tiel moeten investeren en uitbreiden in het centrum. De benodigde historische en culturele kwaliteiten zijn in de basis aanwezig, maar moeten worden uitgebreid in een duidelijk herkenbaar 'cultuurcluster'. Wat mist is uitbreidingsruimte voor het centrum en één of meer vestigingen van bekende, landelijk opererende ketens, die als trekker fungeren. De ingezette ontwikkeling van drie centumpoorten biedt de benodigde ruimte en moet daarom worden doorgezet. Daarnaast kan Tiel een kwaliteitslag maken op het gebied van voorzieningen door perifere detailhandel nog meer te clusteren dan nu het geval is. Kellen en Latenstein zijn daarvoor de aangewezen locaties.

verkeer

Op het gebied van verkeer staat Tiel voor de opgave om meer hiërarchie aan te brengen in de bestaande wegenstructuur. De stad heeft jarenlang kunnen groeien door deze structuur steeds iets verder uit te bouwen. Nu is het moment aangebroken waarop in de structuur zelf moet worden geïnvesteerd. De belangrijkste stap in het versterken van de hiërarchie, is het ontwikkelen van een centrale verdeelroute, die is opgespannen tussen de omliggende hoofd-wegenstructuur. Vanaf deze verdeelroute lopen inprikkers naar het centrum. Daarbij gaat het deels om nieuwe routes.

Aan de westzijde staat Tiel voor de opgave een nieuwe verbinding richting de A15 te realiseren om de ontsluiting van Passewaaij en de westwaarts gerichte pendel te accommoderen.⁸

groen

Ook op groengebied staat Tiel voor een struc-

⁸ Goudappel Coffeng, Mobiliteitsvisie Tiel, 2008.

tuuropgave. De woongebieden in de stad worden overwegend als groen ervaren, maar tevens moet worden geconstateerd dat het groen in Tiel vooral buurtgroen is. Met uitzondering van het Waalfront en een paar parken ontbreekt groen op het niveau van de stad. Tiel is op een punt aangekomen waar verder groeien niet goed mogelijk is zonder daar ook investeringen in stedelijk groen aan te koppelen. Er staan dan twee opties open: stadsparken maken - zoals voorzien met het Spoorpark - én profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in de directe omgeving, door deze gebieden om te vormen tot een soort parklandschappen. Naast ontwikkeling van het spoorpark is de tweede optie het aantrekkelijkst. Deze optie biedt namelijk mogelijkheden om bijvoorbeeld Overlinge meer bij de stad te betrekken én de Linge zelf weer als structuurdrager op te pakken.

3.2 ruimtelijke scenario's

De keuzemogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Tiel zijn verkend aan de hand van een drietal scenario's voor de periode tot 2030. Deze scenario's verkennen bewust ook de uitersten van het speelveld, om zodoende een zo compleet mogelijk beeld van de ruimtelijke mogelijkheden te krijgen. De basis voor de scenario's wordt gelegd door de lopende Tielse plannen voor bijvoorbeeld het Waalfront, het Stationsgebied en Passewaaij. De nieuwe keuzes in de scenario's beslaan daarmee vooral de periode 2015 – 2030.

scenario 1 - Stad aan de Waal

Stad aan de Waal zet fors in op het verder uitbouwen van de functie van Tiel als centrumstad. Er wordt verder verdicht binnen de bestaande stad en Passewaaij wordt flink uitgebreid. In aanvulling op deze relatief stedelijke woonmilieus liggen

er mogelijkheden voor het realiseren van landelijk wonen direct ten noorden en westen van de stad, rondom de Linge. In totaal biedt dit scenario ruimte voor de bouw van zo'n 4.000 woningen in de periode na 2015.⁹ Bedrijvigheid wordt zo veel mogelijk geconcentreerd rond Tiel; als de capaciteit van Medel 2 benut is wordt Biezenburg zonodig voor bedrijven ontwikkeld. Tussen stad en Waal wordt over de hele lengte verder geïnvesteerd in groen en recreatie, om zodoende de ligging aan de Waal optimaal te benutten.

Deze ontwikkelingen worden ontsloten door de centrale ontsluitingsas te verlengen richting Est en hiermee tegelijkertijd Passewaaij van een derde ontsluiting te voorzien. De bestaande aansluiting Wadenhoijen kan hierdoor verdwijnen, waarmee de Lingedijk wordt gevrijwaard van doorgaand autoverkeer.

Door de sterke uitbouw van Passewaaij en de gekozen ontsluitingsstructuur wordt de zone tussen Passewaaij en de bestaande stad een interessant ontwikkelingsgebied voor nieuw wonen (in het groen en in het stationsgebied-west), een stadspark en voorzieningen op het gebied van sport, onderwijs en zorg. In dit scenario wordt het huidige winkelcentrum Passewaaij, dat kampt met problemen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en beschikbare ruimte, zuidwaarts verlegd.

scenario 2 - Netwerkstad

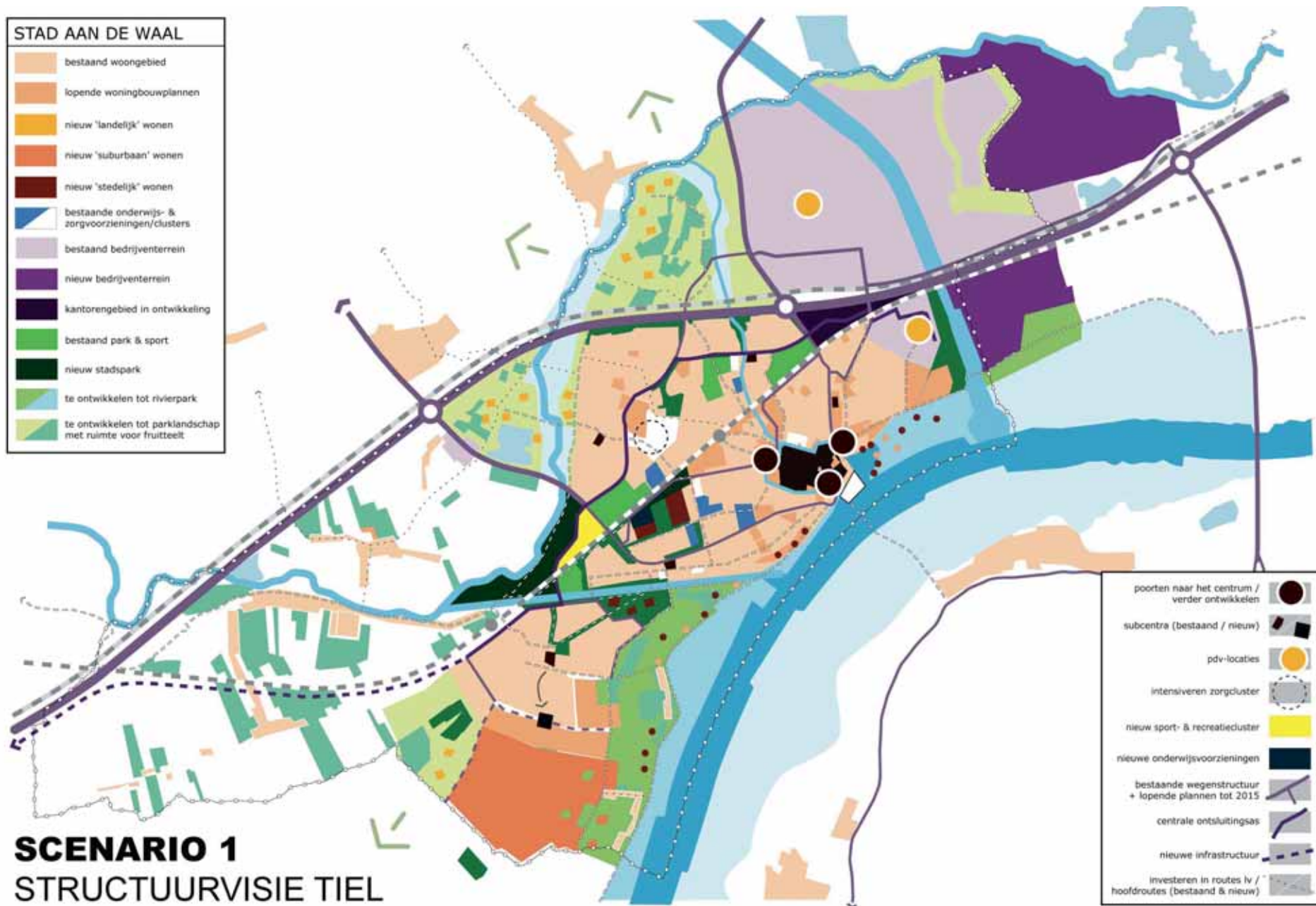
Het scenario Netwerkstad geeft invulling aan de in het streekplan benoemde netwerkstad Tiel-Geldermalsen. Het meest in het oog springend is de ontwikkeling van groot Wadenhoijen, rond een nieuw station aan (het verdubbelde) randstadspoor. Direct ten noorden van die spoorlijn wordt een nieuwe wegverbinding gerealiseerd, die aantakt op de be-

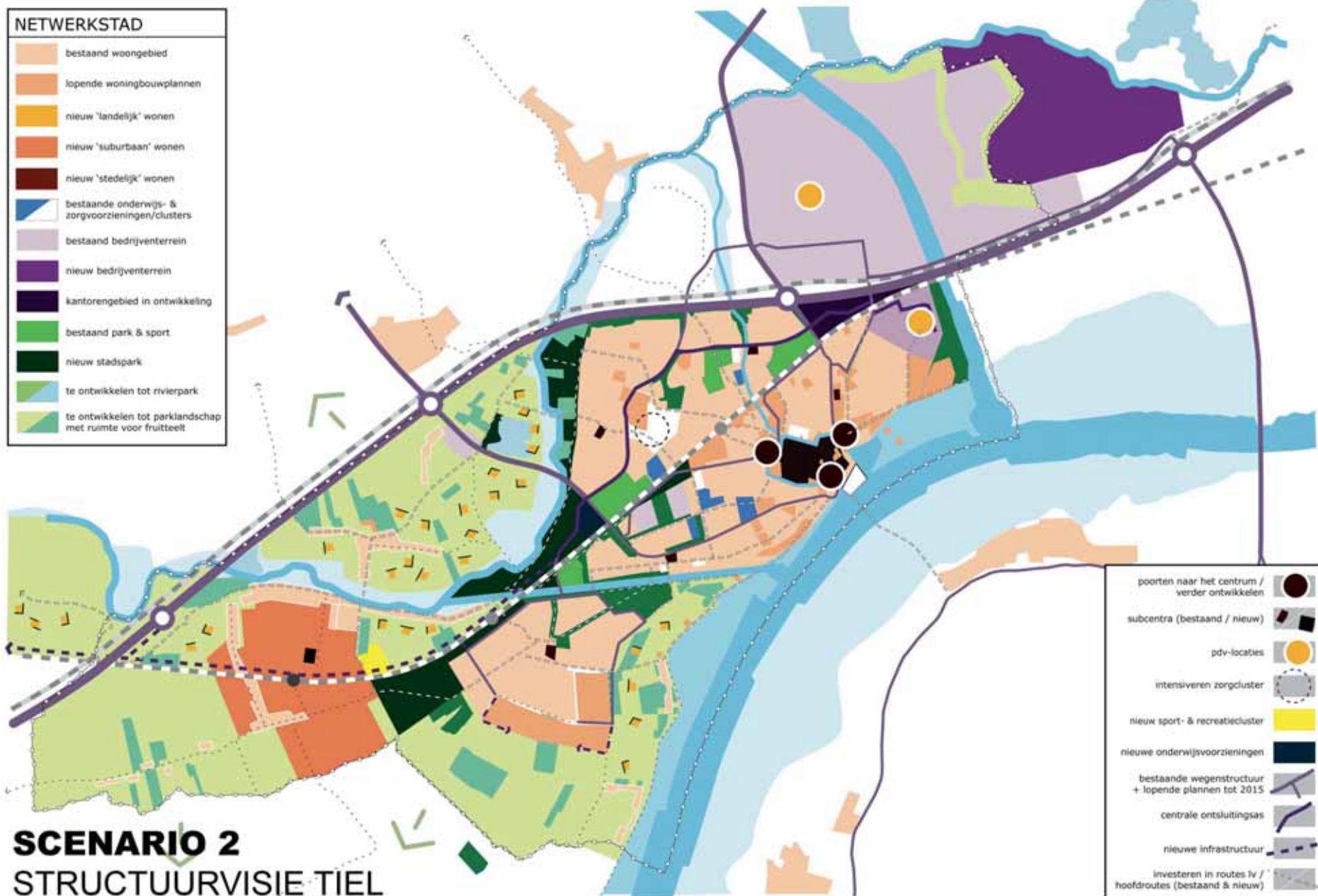
⁹ Inclusief de aantallen uit de Visie Wonen en Werken (4.300) biedt dit scenario dus ruimte voor de bouw van zo'n 8.300 woningen.

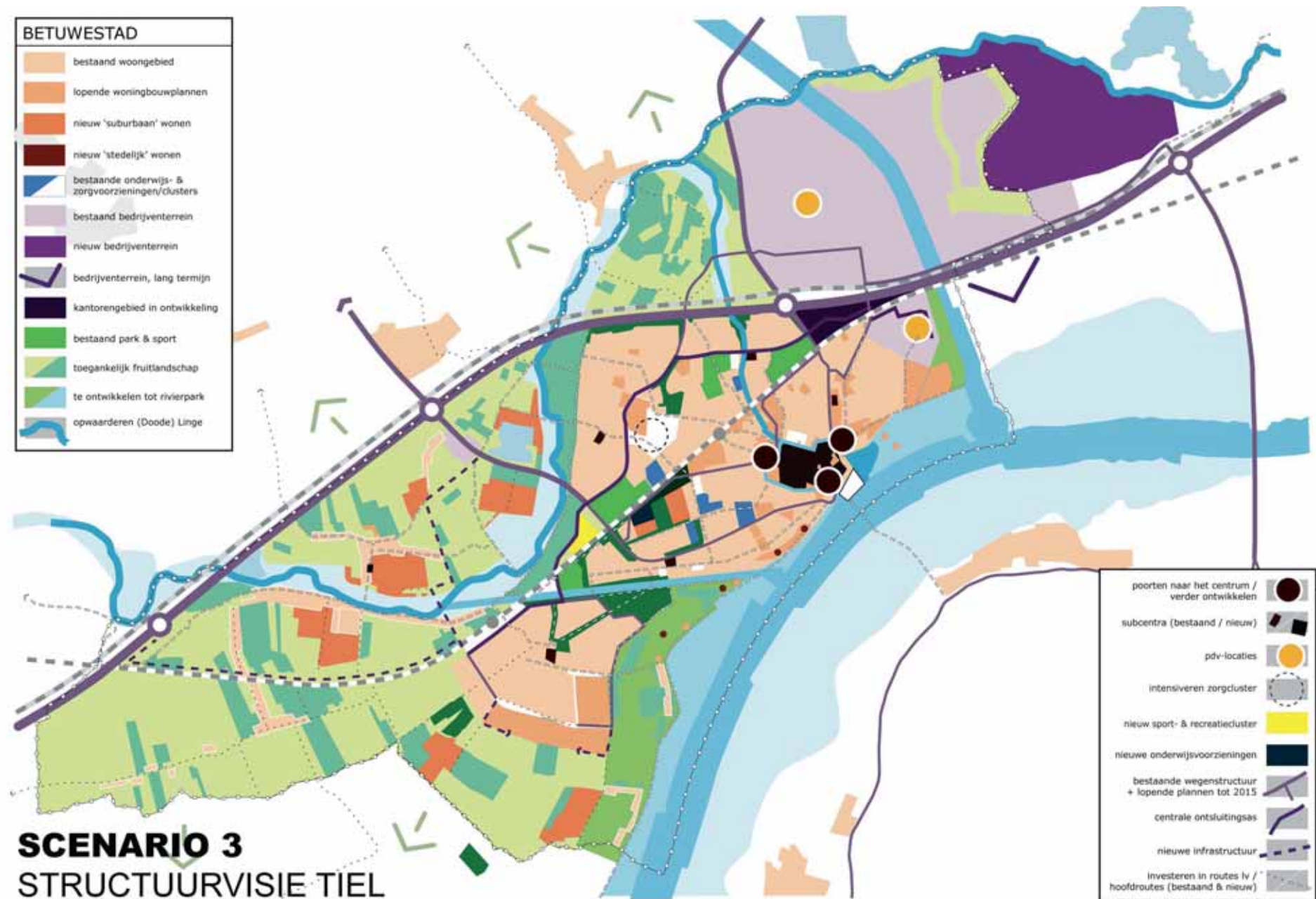


SCENARIO 1

STRUCTUURVISIE TIEL







staande aansluiting Wadenhoijen en wordt verlengd richting Geldermalsen. Het doel van deze directe lokale verbinding is het vergroten van het draagvlak van het Tielse centrum.

Ook in dit scenario maakt de aanleg van nieuwe infrastructuur het mogelijk de Lingedijken te vrijwaren van doorgaand autoverkeer. De Linge wordt omgevormd tot dé ruimtelijke drager voor de ontwikkeling van Overlinge tot een parklandschap met ruimte voor fruitteelt, wonen en recreatie. Op verschillende plaatsen worden parken gerealiseerd als stapsteen tussen de stad en het nieuwe recreatieve uitloopgebied.

Een aanzienlijk deel van het beschikbare programma wordt ingezet om groot Wadenhoijen en de ontwikkeling van Overlinge van de grond te krijgen. Dit scenario zet daarom minder in op verdichting binnen de bestaande stad. Transformatie van het stationsgebied-west is dan ook niet aan de orde. De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen vindt plaats op basis van regionaal overleg, waarbij een breed zoekgebied langs de A2 en de A15 wordt gehanteerd. Medel 2 biedt daarom tot 2030 voldoende capaciteit. 'Netwerkstad' biedt mogelijkheden voor de bouw van 4.500 woningen in de periode na 2015 (8.800 woningen inclusief de aantallen uit de Visie Wonen en Werken).

scenario 3 - Betuwestad

Ook scenario Betuwestad zet in op de ontwikkeling van Overlinge tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, groen, recreatie en fruitteelt. De insteek is echter wezenlijk anders dan in het voorgaande scenario. Betuwestad kiest de 'Betuwse' aanpak, met nieuwe dorpjes en buurtschappen gekoppeld aan de Linge en het Gat van Mourik. Rondom deze nieuwe dorpen is ruimte voor groen, recreatie en fruitteelt. Het laatste vooral geconcentreerd rond de A15. Tegelijkertijd zet het model in op voortgaande verdichting binnen de bestaande stad, zodat zeer

uiteenlopende woonmilieus worden toegevoegd aan het bestaande Tielse woningaanbod. Beide ontwikkelingen kunnen continu op elkaar worden afgestemd en gefaseerd. In totaal biedt dit scenario ruimte voor de bouw van zo'n 2.150 woningen in de periode na 2015 (6.450 woningen inclusief de aantallen uit de Visie Wonen en Werken).

Ook in dit scenario wordt ingezet op een westwaartse verlenging van de centrale ontsluitingsas aan de noordzijde van het spoor. De meeste ontwikkelingen vinden immers in Overlinge plaats. In Overlinge zelf wordt in eerste instantie zoveel mogelijk geprofiteerd van bestaande verbindingen. Nieuwe verbindingen worden waar nodig toegevoegd als ook het westelijke deel van Overlinge wordt ontwikkeld. Daarnaast is ook in dit model het gebied tussen Passewaaij en de bestaande stad een interessante ontwikkelingszone voor stedelijk groen, sport en recreatie.

3.3 ruimtelijke strategie

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 is tot stand gekomen door de sterke punten uit de verschillende scenario's weloverwogen met elkaar te combineren. Er is dus niet voor één van de drie scenario's gekozen. Per thema worden de opties afgewogen en opgenomen in de ruimtelijke strategie voor de komende 20 jaar.

wonen

De ontwikkelingsscenario's bieden alle voldoende ruimte om aan de lange-termijnvraag te voldoen. Tiel kan het zich daarom permitteren keuzes te maken. Centrale vraag daarbij is: welke woonmilieus versterken de stad het beste? De strategiekaart zet voor wonen in op drie sporen: de bestaande stad, Passewaaij en Overlinge. Het is belangrijk dat deze

drie sporen naast elkaar lopen en niet ná elkaar. De binnenstedelijke locaties hebben voorrang, maar zijn moeilijk te faseren. Het zijn immers vaak lastige locaties, op oude bedrijfsterreinen, vaak met bodemvervuiling. Bovendien vraagt het parkeren in veel gevallen om innovatieve (en dure) oplossingen. De ontwikkelingen rond Passewaaij en in Overlinge zijn echter juist heel goed faseerbaar, waardoor een constantie bouwstroom kan worden gegarandeerd. Het is bovendien een zeer diverse bouwstroom, zodat Tiel altijd zeer uiteenlopende woonmilieus in de aanbidding heeft. Impliciet wordt hiermee ook nog eens duidelijk dat woningbouw zowel op Biezenburg als in het gebied ten noorden van de A15 en op de zuidoever van de Waal niet langer wordt gewenst. Dergelijke locaties hebben te weinig binding met (het centrum van) Tiel en kunnen alleen met behulp van forse investeringen worden ontsloten. Als er al sprake is van dergelijke investeringen gaat de voorkeur er naar uit deze te doen op plekken waar voor héél Tiel meerwaarde kan worden gegenereerd, zoals bijvoorbeeld bij een recreatieve inrichting van Overlinge het geval is.

1. Het belang dat gehecht wordt aan het doorontwikkelen van de bestaande stad betekent dat ook voor de lange termijn het uitgangspunt blijft inbreiden voor uitbreiden. Dit is de meest directe manier om de stad nieuwe impulsen te geven en biedt extra draagvlak voor de Tielse centrumvoorzieningen in de directe nabijheid ervan. Binnenstedelijke plannen, die - om welke reden dan ook - in 2015 nog niet zijn ontwikkeld, worden na 2015 opgepakt. Daarnaast is voor de periode na 2015 de discussie over het ontwikkelen van het stationsgebied-west onontkoombaar. De bestaande grootschalige bedrijvenlocatie (met hindercontour) is op de lange termijn niet houdbaar binnen de stad. Zeker niet als Tiel zich nog verder in westelijke richting ontwikkelt

en het gebied daardoor steeds centraler komt te liggen. Op de binnenstedelijke locaties zal over het algemeen in relatief hogere, stedelijke dichtheden worden gebouwd, al dan niet in de vorm van appartementen. Dergelijke centrummilieus sluiten goed aan bij het profiel van Tiel als centrumstad in Rivierenland, komen tegemoet aan de te verwachten woonwensen van een vergrijzende bevolking en bieden mogelijkheden om jongeren voor de stad te behouden.

2. Tegelijkertijd wordt ingezet op een tweede spoor, namelijk verdere ontwikkeling van Passewaaij in zuidwestelijke richting. Het gaat dan om de bouw van Passewaaij 9-10-11 met een rand (11-plus). Op deze locatie kan een constante bouwstroom worden gegarandeerd. Een bouwstroom die bovendien goed faseerbaar is, zodat een optimale afstemming met de binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk is. Qua woonmilieus wordt voortgebouwd op het bestaande karakter van Passewaaij: een woning met een tuin in een rustige woonomgeving. Hoewel de dichtheden in Passewaaij duidelijk lager zijn dan bijvoorbeeld die van de Vinexwijken, zijn ze voor Rivierenland nog steeds relatief hoog. Ook hier liggen dus mogelijkheden om het profiel van Tiel als centrumstad te versterken. Daarnaast vormen dergelijke woonmilieus een middel waarmee middeninkomens aan Tiel kunnen worden gebonden. Het is de verwachting dat de vraag naar dergelijke woonmilieus - ondanks de vergrijzing - ook na 2015 nog geruime tijd zal aanhouden. Voor Passewaaij vraagt dit om een goed faseerbaar uitbreidingsplan dat altijd een afgerond geheel oplevert, ongeacht het moment waarop gestopt wordt met bouwen. Op dat vlak is ten opzichte van het huidige Passewaaij wel sprake van een duidelijke trendbreuk.

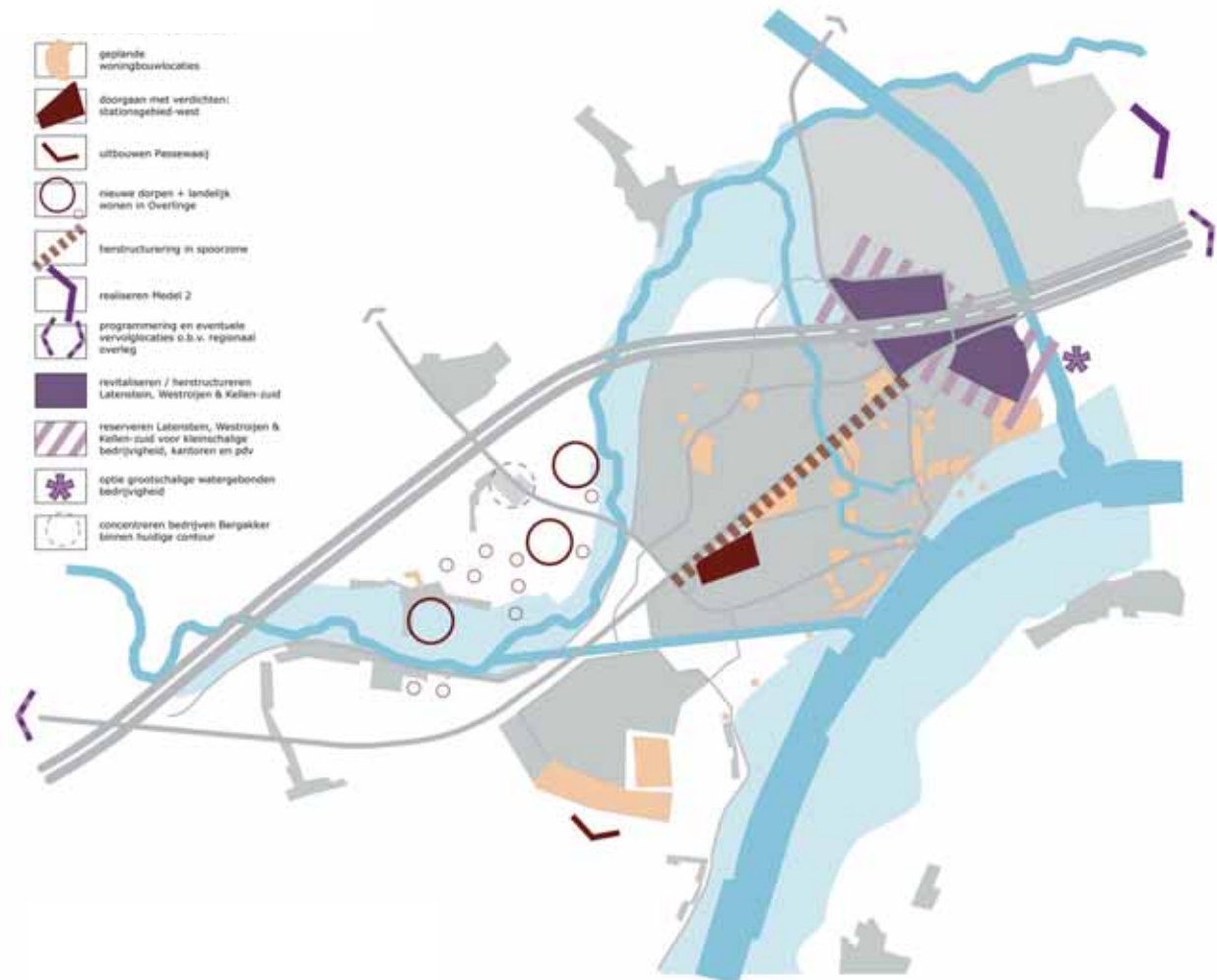
3. Het derde spoor bestaat uit de ontwikkeling van bijzondere, groene woonmilieus. Dat kan in Overlinge, met de Linge als kwaliteitsdrager, en rond Passewaaij.

In Overlinge wordt gedacht aan nieuwe buurtschappen op de oeverwal van de Linge en in aansluiting op het Gat van Mourik. Deze buurtschappen bestaan uit woningen in relatief lage dichtheden en vormen daarmee een echte aanvulling op het huidige aanbod van woonmilieus in Tiel. Naast het binden van de hogere inkomens aan Tiel is het belangrijkste argument voor de ontwikkeling van dergelijke woonmilieu dat ze kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Overlinge tot een parklandschap voor alle Tielenaars. Dat kan bijvoorbeeld door de locaties zodanig te kiezen dat de benodigde verbindingen voor fietsers en voetgangers deel gaan uitmaken van een grotere structuur. Het Lingeland zelf - een kenmerkend landschap - blijft onbebouwd.

Rond Passewaaij liggen mogelijkheden voor het realiseren van groene woonmilieus voor een brede doelgroep aan de toekomstige zuidrand (Bredestraat en Maatsestraat), langs bestaande en nieuwe routes richting de Waal (Passewaaijse Hogeweg en een nieuwe route langs de Zenne-wijnense Wetering). Ook hier is de insteek dat de nieuwe woonmilieus de aanleg van de benodigde infrastructuur bekostigen, vooral die voor fietsers en voetgangers.

werken

De lange-termijnvraag naar bedrijventerreinen kan op dit moment eigenlijk nauwelijks worden ingeschat. De strategie voor bedrijventerreinen is er daarom vooral op gericht mogelijke locaties aan te wijzen. Gezien de omvang en impact van dergelijke terreinen geldt daarbij het uitgangspunt dat definitieve besluiten over nieuwe locaties worden ge-



nomen op basis van regionaal overleg. Dit overleg loopt reeds in het kader van de provinciale structuurvisie bedrijventerreinen en de daarin op te nemen afspraken (EPO).

Rond Tiel bevinden zich twee mogelijke locaties voor nieuwe bedrijventerreinen: Medel 2 en Biezenburg, beide op het grondgebied van een buurgemeente.

Voor de middellange termijn wordt ingezet op de ontwikkeling van Medel 2 voor grootschalige bedrijvigheid en distributie. Biezenburg zou kunnen worden benut voor de eventuele ontwikkeling van een nat bedrijventerrein, strategisch gelegen op het kruispunt van Amsterdam- Rijnkanaal, Waal, Betuweroute en A15. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een landinwaarts gelegen doorvoerpunt van containers die aankomen in de Rotterdamse haven. De inhoud kan op Biezenburg verder worden gedistribueerd of verwerkt. Een dergelijke keuze zal regionaal moeten worden gemaakt. Een dergelijke ontwikkeling van Biezenburg gaat altijd hand in hand met een groene ontwikkeling van het gebied langs de Waal, passend in de plannen die de gemeente elders heeft voor de overgang tussen stad en rivier. Ondanks deze uitbreidingsopties geldt ook voor bedrijventerreinen het principe inbreiden voor uitbreiden.

Deze strategie leidt tot een verdere concentratie van vaak grootschalige bedrijvigheid aan de oostkant van Tiel. Daarbij moet geconstateerd worden dat wonen en bedrijvigheid elkaar in Tiel - met uitzondering van bedrijventerrein Papesteeg - nauwelijks in de weg zitten. Het overgangsgebied tussen wonen en werken bestaat uit Latenstein, Westroyen en de zuidrand van Kellen. Het verdient aanbeveling om voor deze zone in te zetten op blijvende vestigingsmogelijkheden voor kleinschalige bedrijven en startende ondernemingen.

Vanuit de wens Overlinge te ontwikkelen tot een

aantrekkelijk groen- en woongebied ligt het niet voor de hand om de grootschalige fruit- en transportbedrijvigheid in en rond Bergakker verder te ontwikkelen. Voor fruitbedrijvigheid waar grondgebonden teelt niet (meer) centraal staat, biedt Overlinge geen ruimte. Dergelijke bedrijven moeten op een bedrijventerrein worden ondergebracht.

verkeer

Tiel heeft recent stappen gezet richting de ontwikkeling van een centrale ontsluitingsas, van Latenstein tot Passewaaij. Vanaf deze ontsluitingsas zijn de verschillende stadsdelen en het centrum bereikbaar door middel van inpridders. Met deze stap introduceert Tiel een duidelijke hiërarchie in de wegenstructuur, waarbij doorgaand verkeer in de woongebieden tot een minimum wordt beperkt. Het achterliggende onderzoek geeft tevens een aantal verkeerskundige argumenten voor een westelijke verlenging van deze ontsluitingsas, richting Geldermalsen. Deze verlenging is met name bedoeld om Tiel beter bereikbaar te maken vanuit het westen en daarmee de verkeersstromen nog beter over de stad te kunnen verdelen. Bijkomend voordeel is dat de oude Lingedijk in Overlinge gevrijwaard kan worden van doorgaand autoverkeer. Vanuit de structuurvisie kan hier nog het argument aan worden toegevoegd dat met een dergelijke verbinding vorm kan worden gegeven aan de in het streekplan genoemde netwerkstad Tiel-Geldermalsen. Tussen Tiel en Geldermalsen is op dit moment geen verbinding van interlokaal of regionaal niveau, terwijl er wel sprake is van aanzienlijke woon-werk relaties. Deze mensen zijn nu aangewezen op de snelweg of de feitelijk ongeschikte Lingedijk. Een nieuwe regionale verbinding zou er tevens voor kunnen zorgen dat er weer meer mensen vanuit Geldermalsen gebruik gaan maken van de centrumvoorzieningen in Tiel.

Vanuit verkeerskundige optiek zijn er verschillende

tracéopties voor de nieuwe, westelijke verbinding. Op basis van ruimtelijke argumenten bestaat een voorkeur voor een noordelijk tracé, gebundeld met de spoorlijn. De toekomstige ontwikkelingen vinden immers vooral in Overlinge plaats, terwijl ten zuiden van het spoor een waardevol open kommengebied ligt. Daarnaast sluit een noordelijk tracé het beste aan op het verstedelijkte gebied van Geldermalsen, waardoor woon-werk en woonvoorzieningsrelaties tussen Tiel en Geldermalsen optimaal kunnen worden geaccommodeerd.

Bij een noordelijk tracé kan gebruik worden gemaakt van de bestaande aansluiting Wadenoiën, bij een zuidelijker gelegen tracé van de aansluiting bij Est. In alle gevallen wordt de zuidelijke Lingedijk afgesloten voor niet-bestemmingsverkeer, wat de leefkwaliteit in de directe omgeving ten goede komt en waardoor de dijk als recreatieve drager kan worden ontwikkeld. Dit draagt bij aan het opwaarderen van de Linge tot kwaliteitsdrager voor Overlinge. Onderzocht moet worden of er mogelijkheden zijn om nog andere recreatieve routes toe te voegen rond de Linge.

De huidige structuur van het OV (spoorlijn, stations en busvervoer) is ook basis voor de toekomst. Uitvoering van Randstadspoor kan een aanzienlijke toename van het ov-gebruik en groei van de oriëntatie op de Utrechtse agglomeratie betekenen.

Op een aantal plaatsen in de stad is behoefte aan nieuwe of verbeterde verbindingen voor fietsers en voetgangers. Dat geldt voor het zogenaamde Siependaaltracé en de spoorovergang bij het station.

groen en water

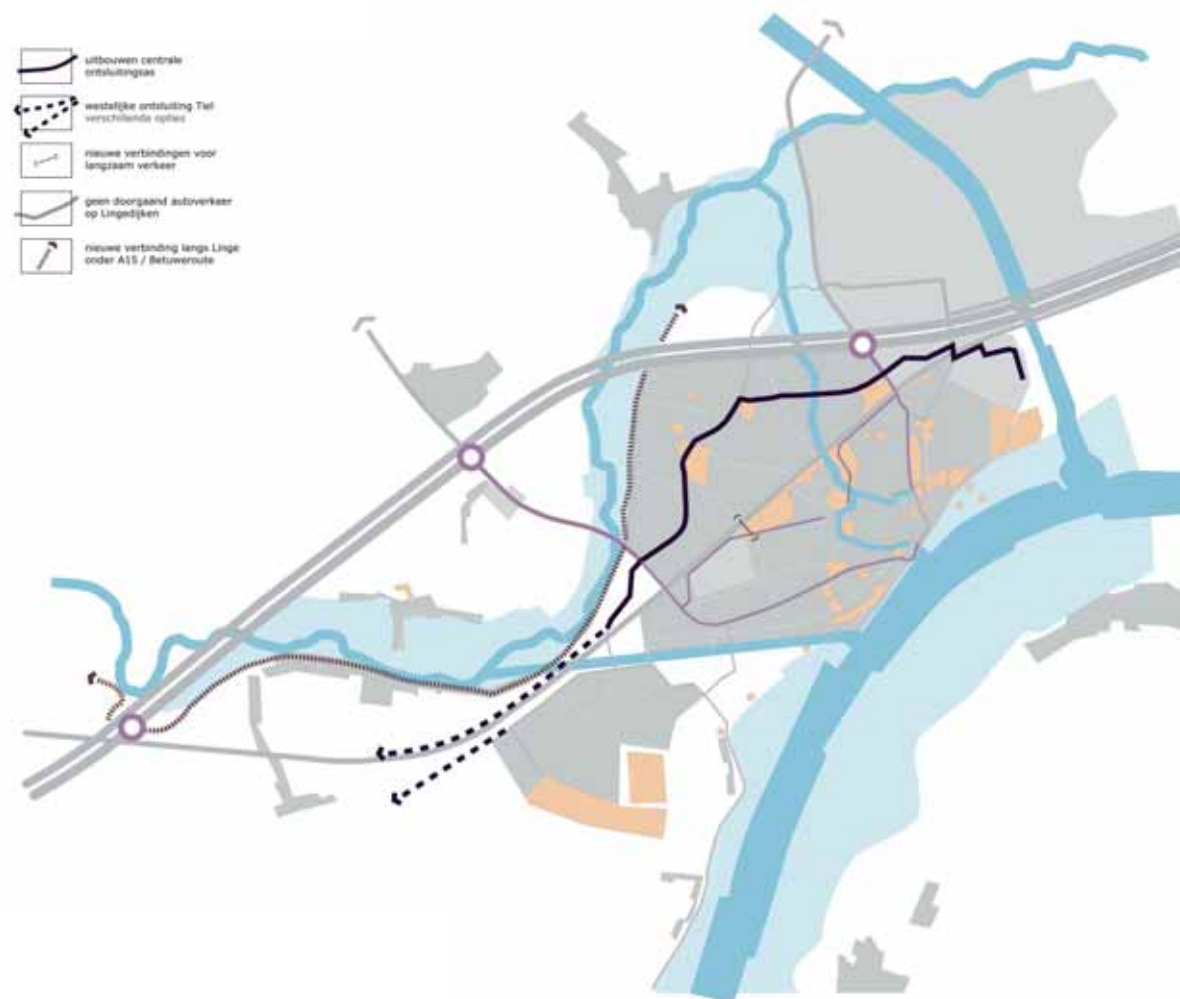
Tiel staat voor grote opgaven op het gebied van groen en water. Herkenbare groene routes door de stad ontbreken en het fraaie buitengebied rondom Tiel is lastig bereikbaar en wordt daardoor te weinig benut. De strategiekaart zet daarom in op het ontwikkelen van een aantal parkzones en parkland-

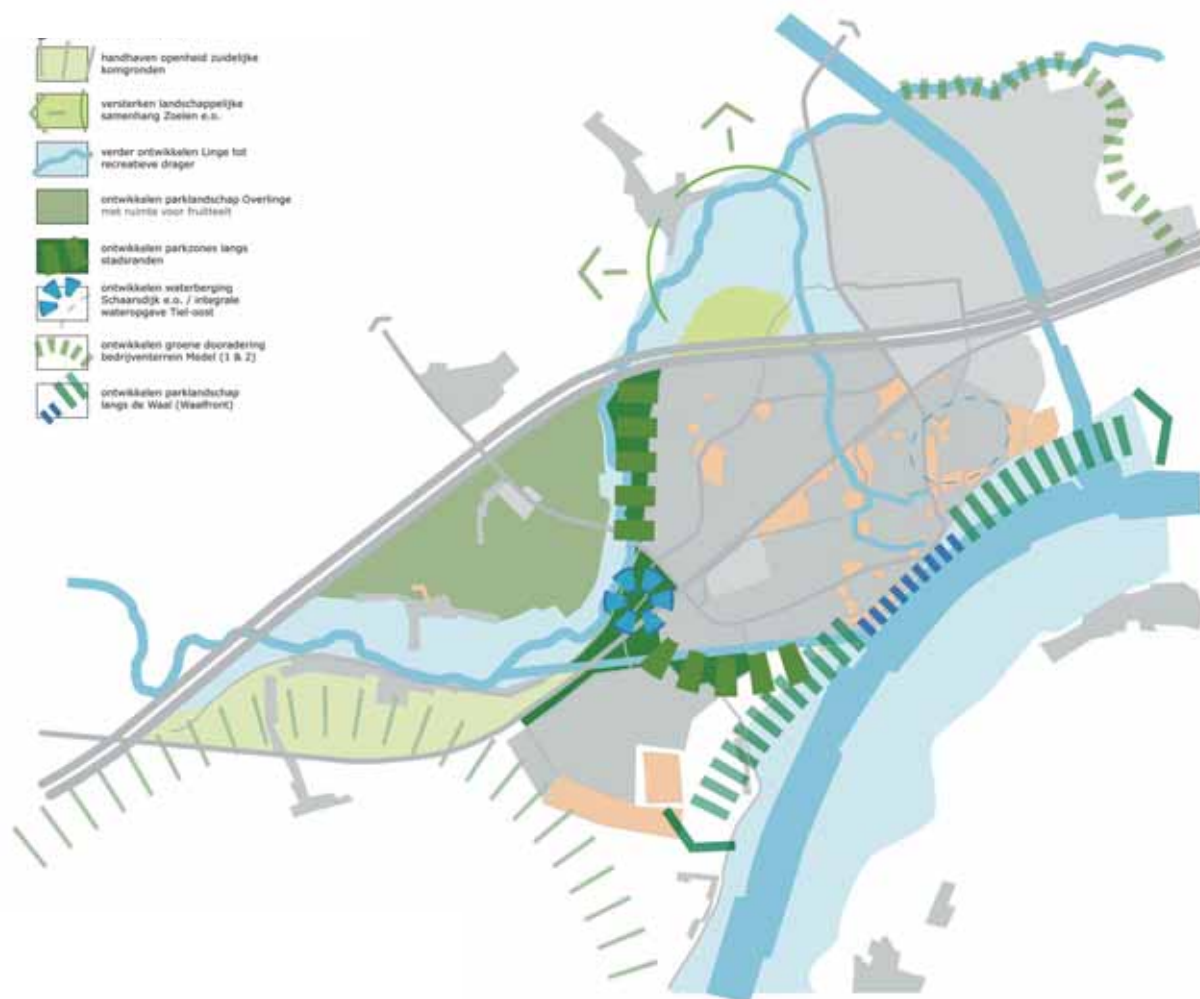
schappen aan de west- en zuidrand van Tiel. Deze groengebieden hebben een betekenis voor de aanliggende woongebieden en vormen tegelijkertijd een stapsteen naar de fraaie landschappen in de directe omgeving. Aan de westkant kan de zone tussen Drumpt en de Linge een dergelijke functie vervullen, aan de zuidkant kan worden voortgeborduurd op de plannen voor het Waalfront door het contact met het water te herstellen. Tussen deze gebieden fungeert de zone tussen Passewaaij en de bestaande stad als een groen scharnierpunt, dat ruimte biedt voor sportvoorzieningen, recreatie en waterberging.

De open kom ten zuidwesten van Passewaaij wordt zo veel mogelijk gevrijwaard van verstedelijking. Hetzelfde geldt voor het landschap rond de (Doo-de) Linge ten noorden van de A15, in aansluiting op Zoelen. Door de Doo-de Linge in de stad zelf veel prominenter te maken en op te pakken als identiteitsdrager bij verdichtingslocaties kan een aantrekkelijke route worden ontwikkeld van centrum tot Zoelen. Voorwaarde is wel een betere verbinding onder de A15 en de Betuweroute.

Overlinge, tenslotte, wordt deels omgevormd tot recreatielandschap, met ruimte voor fruitteelt: een groene achtertuin voor Tiel en wellicht zelfs Geldermalsen. De Linge fungeert daarbij als kwaliteitsdrager. Ook hier zijn goede verbindingen van groot belang, bijvoorbeeld door de recreatieve route over de Lingedijk te verlengen richting Zoelen en de verbindingen richting Drumpt en door het groen rond het Inundatiekanaal te verbeteren. Hiermee ontstaat een recreatief rondje bestaande uit Linge, Doo-de Linge, centrum, Waal en Inundatiekanaal. Woningbouw in Overlinge wordt ingezet als aanjager en financieringsmiddel van deze ontwikkeling.

Naast een groene opgave heeft Tiel ook een wateropgave. Met name in Tiel-oost zijn er problemen





met hoge grondwaterstanden als gevolg van kwel en onvoldoende afvoer. Onderzocht wordt nog hoe deze problemen het beste kunnen worden aangepakt. Vanuit de structuurvisie geldt daarbij het uitgangspunt dat gezocht zou moeten worden naar oplossingen die ook de kwaliteit van de buitenruimte in Tiel-oost versterken. Op dit moment heeft Tiel-oost namelijk het laagste percentage openbaar groen en water van heel Tiel, zelfs lager dan het centrum.

Ook in het groengebied tussen Passewaaij en de oude stad ligt een wateropgave. In dit geval gaat het vooral om (piek)waterberging. Combinaties met groen en eventuele andere functies zijn ook hier nadrukkelijk aan de orde.

voorzieningen

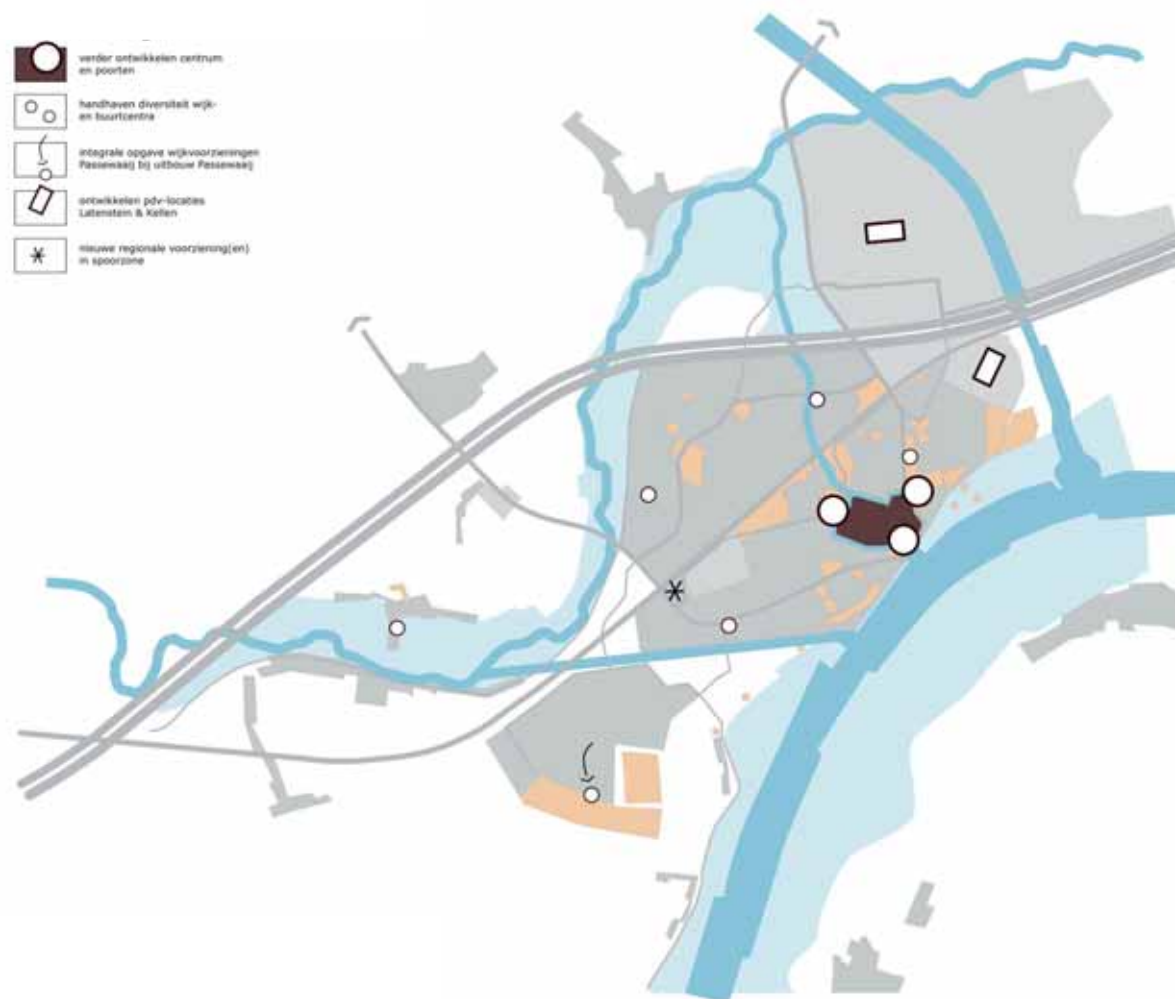
Op het gebied van voorzieningen heeft Tiel reeds een heldere lijn uitgezet, waarop in de strategiekaart wordt voortgebouwd. Het centrum wordt zo veel mogelijk versterkt, vooral door de ontwikkeling van een drietal poorten, met parkeervoorzieningen, aan het eind van een van de 'inprikkers' vanaf de centrale ontsluitingsas. Aan de westkant van het centrum wordt een 'boodschappenpoort' ontwikkeld, aan de zuidkant een 'cultuurpoort' en aan de oostkant een poort voor winkelveorzieningen die te grootschalig zijn voor het historische centrum van Tiel. Het gaat daar vooral om het aantrekken van nieuwe grootschalige formules, bijvoorbeeld op het gebied van sport, speelgoed, media e.d.. De komst van dergelijke voorzieningen zou de concurrentiekracht van Tiel ten opzichte van andere centra in de omgeving aanzienlijk versterken. Mogelijk zullen deze poorten op de lange termijn verder worden geïntensiveerd.

Verspreid over de gemeente zijn daarnaast zes wijkcentra te vinden. De inzet is deze centra zo veel mogelijk te behouden, aangezien ze een belangrijke

drager vormen voor de kwaliteit van de verschillende Tielse buurten. Mocht één van deze centra op de lange termijn niet langer concurrerend zijn, dan kan bundeling van twee nabijgelegen centra worden overwogen, eventueel in combinatie met andere functies. De winkelvoorziening aan de Kwelkade neemt een aparte positie in en kan goed elders in Tiel worden ondergebracht. In de nieuwe woongebieden zijn geen nieuwe voorzieningencentra gedacht. Wel blijft het functioneren van het winkelcentrum van Passewaai ruimtelijk een punt van aandacht, zeker als de wijk in zuidwestelijke richting wordt uitgebreid. Op dat moment is sprake van een integrale opgave. Verplaatsen van de winkels, de scholen of beide in zuidelijke richting hoort dan tot de mogelijkheden.

Perifere detailhandel wordt geconcentreerd op twee locaties, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de thema's 'in en om het huis en buitenleven' in Latenstein en 'auto' in Kellen. Een eventuele nieuwe regionale voorziening op het gebied van onderwijs of zorg zou een mooie aanjager kunnen zijn voor de ontwikkeling van het stationsgebied-west. Dit sluit aan bij de reeds aanwezige concentratie van dergelijke voorzieningen ten westen van het centrum.

De voorgaande afwegingen en keuzes voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling op hoofdlijnen voor Tiel, zijn op de Strategiekaart 2008-2030 samengebracht. Deze kaart legt de grondslag voor de verdere uitwerking in de plankaart van de structuurvisie en de opdeling in een serie afzonderlijke projecten.



wonen & werken

-  geplande woningbouwlocaties
-  doorgaan met verdichten: stationsgebied-west
-  uitbouwen Passewaaij
-  nieuwe dorpen + landelijk wonen in Overlinge
-  herstructurering in spoorzone
-  realiseren Medel 2
-  programmering en eventuele vervolglocaties o.b.v. regionaal overleg
-  revitaliseren / herstructureren Latenstein, Westroijen & Kellen-zuid
-  reserveren Latenstein, Westroijen & Kellen-zuid voor kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en pdv
-  optie grootschalige watergebonden bedrijvigheid
-  concentreren bedrijven Bergakker binnen huidige contour

groen & water

-  handhaven openheid zuidelijke komgronden
-  versterken landschappelijke samenhang Zoelen e.o.
-  verder ontwikkelen Linge tot recreatieve drager
-  ontwikkelen parklandschap Overlinge met ruimte voor fruitteelt
-  ontwikkelen parkzones langs stadsranden
-  ontwikkelen waterberging Schaersdijk e.o. / integrale wateropgave Tiel-oost
-  ontwikkelen groene dooradering bedrijventerrein Medel (1 & 2)
-  ontwikkelen parklandschap langs de Waal (Waalfront)

verkeer

-  uitbouwen centrale ontsluitingsas
-  westelijke ontsluiting Tiel verschillende opties
-  nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer
-  geen doorgaand autoverkeer op Lingedijken
-  nieuwe verbinding langs Linge onder A15 / Betuweroute

voorzieningen

-  verder ontwikkelen centrum en poorten
-  handhaven diversiteit wijk- en buurtcentra
-  integrale opgave wijkvoorzieningen Passewaaij bij uitbouw Passewaaij
-  ontwikkelen pdv-locaties Latenstein & Kellen
-  nieuwe regionale voorziening(en) in spoorzone



4.

PLANKAART

In het vorige hoofdstuk is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor Tiel voor de periode tot 2030 geschetst. Op basis van deze strategie is een plankaart met concrete maatregelen opgesteld. Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van deze plankaart.

Binnen de gemeente kunnen voor de periode tot 2030 18 integrale ontwikkelingsgebieden worden onderscheiden. Om overlappen met de beschrijving van de strategiekaart te voorkomen is ervoor gekozen deze 18 ontwikkelingsgebieden te beschrijven, in plaats van de afzonderlijke sectoren als 'wonen', 'werken' en 'groen'. Voor een aantal ontwikkelingsgebieden vormt dit hoofdstuk daarmee een eerste aanzet voor in een later stadium op te stellen uitwerkingsplannen.

Waar sprake is van het inpassen van lopend beleid, zoals bijvoorbeeld in het geval van het Waalfront en het Stationsgebied, wordt een beknopte beschrijving gegeven van dat beleid. Uiteraard is het ook mogelijk de plankaart te 'lezen' aan de hand van de bijgevoegde legenda (plankaart en legenda zijn los bijgevoegd).



DEELKAART WAALFRONT

4.1 stedelijke ontwikkelingsgebieden

1. Waalfront

De gemeente Tiel zet sinds enkele jaren in op de ontwikkeling van het Waalfront, met als doel de relatie tussen de stad en de rivier te versterken (Masterplan Waalfront). Daarbij is ruwweg sprake van drie deelgebieden: de Willemspolder ten oosten van het centrum, het centrum en de Waalplaat (mede in relatie tot de ontwikkeling van 2 stadspoorten), en de groengebieden ten zuidwesten van het centrum. In de Willemspolder ligt de nadruk op natuur(ontwikkeling) en het benutten van de potenties van het gebied als groene uitloop voor de

dichtbebouwde wijken in Tiel-oost. Afgezien van een proef met nieuwe, watergebonden woonvormen is verstedelijking in de Willemspolder niet gewenst.

Voor het verbeteren van de relatie tussen het centrum en de rivier is vooral de ontwikkeling van de Waalplaat interessant. Het gewenste eindbeeld is een multifunctioneel 'rivierplein', met ruimte voor parkeren. Met de ontwikkeling van de Westluidense en Santwijkse Poort wordt de relatie tussen het centrum en de Waal(plaat) versterkt (zie hiervoor ook 2. 'centrum & poorten').

Voor de groengebieden ten zuidwesten van het centrum zet het Masterplan in op het vergroten van de recreatieve mogelijkheden en het ontwikkelen van nieuwe groene woonvormen, bijvoorbeeld in de vorm van appartementen met uitzicht over de Waal. In deze structuurvisie worden de mogelijkheden voor 'groen wonen' nog wat verruimd, maar wel met de kanttekening dat het naast appartementen ook kan gaan om grondgebonden woningen. Zo wordt er o.a. ingezet op het ontwikkelen van een drietal woonlinten, van Passewaaij tot aan de Waaldijk. In twee gevallen wordt daarbij aangehaakt op bestaande verbindingen; het derde lint is gekoppeld aan een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers.¹⁰

2. centrum & poorten

Rond het Tielse centrum worden in de komende jaren drie 'poorten' ontwikkeld. Aan de westkant van het centrum gaat het om een 'boodschappenpoort' (Burensepoort), aan de zuidkant om een 'cultuurpoort' (Westluidense poort) en aan de oostkant om een poort voor winkelvoorzieningen die te grootschalig zijn voor het historische centrum (Santwijkse poort). Met het ontwikkelen van deze poorten worden twee doelen tegelijk bereikt.

¹⁰ Masterplan Waalfront, 2006.

Ten eerste wordt door voorzieningen op te nemen die te groot(schalig) zijn om in het centrum zelf te huisvesten de aantrekkingskracht van het Tielse centrum vergroot. Ten tweede wordt de bereikbaarheid van het centrum verbeterd. De poorten vormen namelijk de beëindiging van een drietal - deels nieuwe - inpridders voor autoverkeer. Door binnen de poorten voldoende parkeergelegenheid te realiseren gaan ze ook letterlijk als poorten naar het centrum functioneren.¹¹

3. stationsgebied

Het stationsgebied zal de komende jaren een ware metamorfose ondergaan. Voornamelijk op voormalige bedrijfslocaties verrijst een compleet nieuwe woonbuurt, die de entree van Tiel vanaf het station een nieuw aanzien zal geven. Net zoals bij het Waalfront geldt voor de ontwikkeling van het stationsgebied een doorlooptijd van 10 à 20 jaar.

Naast woningbouw en de aanleg van 'spoorpark' als nieuwe stadspark, biedt het stationsgebied ruimte aan een stadspark en een tweetal nieuwe inpridders voor autoverkeer. Voor de oostelijke inprikkers worden de mogelijkheden nog onderzocht, voor het westelijke deel van het plangebied ligt het tracé meer vast. Behoud van het bestaande viaduct, een aanpassing daarop of tunnelaanleg zal onderwerp van nadere studie zijn.¹²

4. ziekenhuis e.o.

Het rivierenland ziekenhuis en omgeving zal verder worden ontwikkeld tot de zorgcluster voor Tiel en omgeving. Onder andere combinaties met zorgwoningen zijn daarbij in beeld.

¹¹ Ruimtelijke visie binnenstad, 2007.

¹² Masterplan stationsgebied, 2008



DEELKAART CENTRUM & POORTEN



DEELKAART ZIEKENHUIS E.O.



DEELKAART STATIONSGBIED



DEELKAART SPOORZONE-WEST



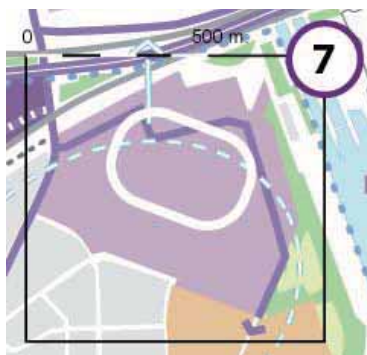
DEELKAART PASSEWAAIJ

5. spoorzone-west

Tiel zet voor de periode tot 2030 in op een verdere ontwikkeling in westelijk richting. De positie van het bedrijventerrein Papesteeg, met een aanzienlijk aandeel hinder veroorzakende bedrijvigheid, is daarmee op de lange termijn niet houdbaar. Waar het gebied nu nog relatief perifeer gelegen is komt het in de toekomst immers steeds centraler te liggen in de stad. Voor de korte termijn wordt vooral ingezet op het opheffen van de barrièrewerking van het gebied. Dit gebeurt door de aanleg van een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers en de nieuwe westelijke inprikker voor autoverkeer. Voor de lange termijn wordt ingezet op functieverandering. Woningbouw en een spoorpark behoren tot het programma, maar ook de mogelijkheden voor het huisvesten van een (nieuwe) onderwijsinstelling worden onderzocht. Hiermee zou de aangrenzende scholencluster en de regionale positie van Tiel op onderwijsgebied verder kunnen worden uitgebouwd.

6. Passewaaij

Na afronding van de (lopende) plannen voor de buurten 7 tot en met 11 zet deze structuurvisie in op een verdere uitbouw van Passewaaij. Daarbij wordt vooral gemikt op woningtypologieën die ook nu al sterk in Passewaaij zijn vertegenwoordigd: ruime, grondgebonden woningen in een rustige omgeving. Deze woonmilieus vormen een aanvulling op de binnenstedelijke en groene woonmilieus die elders in de gemeente worden gerealiseerd. Passewaaij fungeert daarbij als mengkraan om een constante bouwstroom te kunnen garanderen. Voor wat betreft de Passewaaijse ringweg zet deze structuurvisie in op de ontwikkeling van een 'kleine ring', zodat de omgeving van de Bredestraat kan worden benut als rustige overgangszone naar het landschap, o.a. door hier vooral woonmilieus in lage dichtheden te realiseren.



DEELKAART LATENSTEIN

Voor zover het zich nu laat aanzien zullen er in Nederland ruim voor 2030 voldoende eengezinswoningen gebouwd zijn om aan de vraag te voldoen. Een verdere uitgroei van Passewaaij ten zuiden van de Bredestraat ligt daarom op dit moment niet voor de hand. Wel is het verstandig om een tweetal tracé-reserveringen te maken, zodat de ring eventueel in zuidelijke richting kan worden uitgebouwd, mocht daaraan onverhoopt behoefte bestaan.

Het wijkcentrum van Passewaaij kent momenteel een aantal problemen op het gebied van bereikbaarheid en heeft onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden. Onderzocht kan worden wat de mogelijkheden zijn voor het (gedeeltelijk) verplaatsen van het wijkcentrum. Een locatie aan de toekomstige ring en de Zennewijnse Wetering ligt dan voor de hand.

4.2 bedrijventerreinen en kantorenpark

7. Latenstein

Met het wegtrekken van de bedrijvigheid rondom het Tielse Centrum is Latenstein één van de weinige overgebleven gebieden in Tiel waar bedrijvigheid nog grenst aan woonbuurten. Daarnaast grenst Latenstein aan het spoor en de rijksweg A15 en aan het Amsterdam Rijnkanaal met de landschappelijk aspecten die hierbij horen. Door de diversiteit aan functies, o.a. bedrijven, wonen, (grootschalige) detailhandel, sport en fitness en ontspanning is Latenstein een mengvorm van werken met andere functies zoals natuur, recreatie en wonen. Hierdoor is Latenstein een werkgebied dat geschikt is voor het verder combineren of mengen met andere functies. Latenstein kan gezien worden als een "Werklanschap" en een gebied waar "Werken" wordt teruggebracht in onze dagelijkse leefomgeving. De structuurvisie zet voor Latenstein dan ook in op het verder ontwikkelen en vormgeven aan dit

werklandschap waar in tegenstelling tot de andere bedrijventerreinen in Tiel, de gewenste diversiteit aan aanbod is te rechtvaardigen. Met deze insteek wordt voortgeborduurd op het in uitvoering zijnde herstructureringsplan voor Latenstein.

8. Westroijen

Kantorenpark Westroijen is de locatie in Tiel waar het aanbod van kantoren geclusterd is. De kantoren op Westroijen hebben een lokaal en regionaal karakter. Het kantorenpark is ook voor de regio goed ontsloten via de rijksweg A2 en de Westroijensestraat. De Laan van Westroijen is de directe ontsluitingsweg en loopt dood aan de oostkant van het kantorenpark. Dit is een ongewenste situatie. Met het doortrekken van de Laan van Westroijen naar de Grotebrugse Grintweg komt aan deze ongewenste situatie een einde en worden er betere ontwikkelpotenties geboden voor de stedenbouwkundige afronding van het kantorenpark Westroijen. Daarnaast wordt door het doortrekken van de Laan van Westroijen ook de ontsluiting van Latenstein verbeterd. Dit is gunstig voor de bestaande bedrijven en is essentieel voor de verdere ontwikkelingen van de noordwesthoek van Latenstein als perifere detailhandelslocatie.

9. Kellen

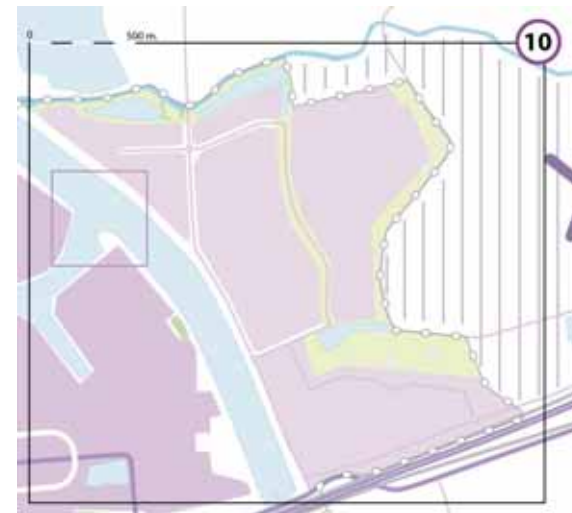
Kellen is het eerste grootschalige bedrijventerrein dat op Tiels grondgebied is aangelegd. Het gebied bestaat uit verschillende onderdelen: rondom de haven aan het Amsterdam-Rijnkanaal is vooral grootschalige, watergebonden bedrijvigheid te vinden, terwijl aan de zuidrand met name bedrijven in de autobranche zijn gevestigd. De rest van het terrein vormt een overgang tussen het kleinschalige Latenstein en het zeer grootschalige Medel. Ook de opgave voor Kellen is vooral gericht op het realiseren van een kwaliteitsslag en niet zozeer op verandering van kavelmaat en programma. Gezocht moet worden naar mogelijkheden om de wa-



DEELKAART WESTROIJEN



DEELKAART KELLEN



DEELKAART MEDEL



DEELKAART LINGE & UITERWAARDEN



tergebonden bedrijvigheid verder uit te bouwen en rondom de Kellenseweg wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van perifere detailhandel gericht op auto en caravan.

10. Medel

Medel vormt het meest grootschalige bedrijventerrein dat Tiel in de aanbieding heeft. Als gevolg van de centrale positie van Tiel is het terrein vooral in trek bij bedrijven in de transport- en distributiesector en containeroverslag. Aan de westzijde liggen kansen om de ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal te benutten, door ook ruimte te bieden aan watergebonden bedrijvigheid.

Na volledige uitgifte van Medel 1 is uitbreiding mogelijk aan de oostzijde, op het grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. Vooralsnog wordt voor Medel 2 uitgegaan van een vergelijkbare, grootschalige opzet. De exacte invulling en begrenzing zal te zijner tijd echter op basis van regionaal overleg plaatsvinden. De aansluiting op de Linge vormt daarbij eveneens een belangrijk aandachtspunt.

4.3 groen & water

11. Linge & uiterwaarden

Waar de Linge in Geldermalsen een belangrijke identiteitsdrager vormt heeft Tiel zich in de loop der eeuwen vooral van de Linge afgewend. De groenblauwe kwaliteiten zijn echter wel degelijk aanwezig en daar ligt voor Tiel een grote kans. De stad heeft immers vooral groen op buurtniveau, maar mist stedelijk groen. Deze structuurvisie zet daarom in op het benutten van de fraaie landschappen in de directe omgeving van de stad als groene uitloopgebieden. Voor het Lingeg gebied betekent dit dat vooral geïnvesteerd zal moeten worden in het verbeteren van bestaande routes en het realiseren van nieuwe routes.

De belangrijkste bestaande route wordt gevormd

door de zuidelijke Lingedijk en heeft zeker kwaliteiten, maar heeft tevens te kampen met doorgaand autoverkeer. Na het realiseren van de geplande westelijke ontsluiting van Tiel moet de Lingedijk daarom worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Nieuwe routes zijn vooral kansrijk op de noordoever van de Linge en haaks op de Linge richting Passewaaij en Drumpt. Naast een doorgaande route langs de Linge kan hiermee een recreatief rondje worden gerealiseerd langs het fraaiste deel van de Linge op Tiels grondgebied: het gebied rond de Eng. De uiterwaarden van de Linge maken grotendeels deels uit van de ecologische hoofdstructuur. Hier geldt vooral een beheeropgave.

12. Doode Linge

Hoewel Tiel ooit is ontstaan aan de Linge is daar momenteel nauwelijks nog een spoor van terug te vinden in de stad. De hoofdstroom heeft zich lang geleden verlegd van de Linge naar de Waal, en wat rest heet heel toepasselijk Doode Linge. De verbinding met de Linge is er nog wel, maar vooral rond het centrum is het spoor zoeken. Naast het voor de hand liggende historische argument zijn er verschillende andere redenen om de Doode Linge een prominentere plaats te geven in Tiel. Zo kan de Doode Linge veel beter dan nu het geval is benut worden als stedelijke groenstructuur en daarmee een onderdeel vormen van een recreatieve route richting Zoelen. Bovendien liggen langs de Doode Linge verschillende inbreidingslocaties. Een verbrede Doode Linge zou een prachtige identiteitsdrager vormen bij de ontwikkeling van deze gebieden. Tot slot kan de Doode Linge wellicht worden ingezet als oplossing voor de waterproblematiek in Tiel-oost. Voorlopige studies geven namelijk aan dat het afvoeren van overtollig water uit Tiel-oost via een verbrede Doode Linge kansrijk is.

13. Inundatiekanaal

Ook het Inundatiekanaal vormt een belangrijke historische structuur binnen Tiel. Ooit gegraven



DEELKAART INUNDATIEKANAAL

om de waterlinie te voeden vormt het kanaal nu vooral een prachtige recreatieve verbinding tussen Linge en Waal. Ingezet wordt op het verder benutten van de potenties van deze verbinding door een eenduidige inrichting van het groen en vooral door het uitbreiden van de routes langs het kanaal. De belangrijkste ontbrekende schakel bevindt zich ten noorden van Passewaaij, tussen het station en het sportpark.

14. naar Zoelen

Ten noorden van de A15 is het gebied rond Zoelen van grote landschappelijke en recreatieve waarde. Een deel van dat landschap ligt op Tiels grondgebied, maar wordt helaas nauwelijks benut als stedelijk uitloopgebied. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de barrièrewerking van de A15 en Betuweroute, maar zeker ook met de beperkte routemogelijkheden in het gebied zelf. Voor het gebied wordt daarom ingezet op actieve landschapsontwikkeling, met als doel de kleinschaligheid te vergroten en nieuwe routes toe te voegen.

15. Overlinge

De opgave voor Overlinge is vooral gericht op het vergroten van de recreatieve en landschappelijke kwaliteiten door actieve landschapsontwikkeling. Net als rond Zoelen wordt met deze landschapsontwikkeling gemikt op het versterken van de kleinschaligheid van het landschap en het toevoegen van recreatieve routes. Het gaat daarbij met name om de directie omgeving van de Linge. Gedacht moet worden aan het verkleinen van (te) grootschalige fruitpercelen en het verwijderen van fruitteelt in de uiterwaarden of waar deze het zicht op de Linge blokkeert. Vooral langs de noordelijke Lingeoever is behoefte aan een nieuwe doorgaande route voor fietsers en voetgangers. Daarnaast moeten er verbindingen vanuit de stad, richting Overlinge worden gerealiseerd. Een en ander moet

nader worden uitgewerkt in een nog op te stellen landschapsontwikkelingsplan voor Overlinge.

Tiel wil graag groene woonmilieus ontwikkelen rondom de stad, ter verbreding van de bestaande woningvoorraad. In de Visie Wonen en Werken zijn de mogelijkheden in Overlinge geraamd op maximaal 600 nieuwe woningen. In deze structuurvisie is een eerste invulling gegeven aan mogelijke woningbouw in Overlinge. Uitgangspunt daarbij is het vrijwaren van de landschappelijk meest aantrekkelijke gebieden. Het gaat dan met name om de Linge en de bijbehorende uiterwaarden en het gebied rond de Eng. Ook buiten deze gebieden is het uitdrukkelijk niet de bedoeling het landschap klakkeloos uit te ponden: doel is het ontwikkelen van locaties die zowel aantrekkelijke woonmilieus voor Tiel opleveren als bijdragen aan de mogelijkheden om het landschap te kunnen beleven. Op de plankaart zijn drie mogelijke locaties aangewezen: rond het Gat van Mourik, rond station Passewaaij en aan de zuidrand van Wadenhoijen. In totaal wordt daarbij uitgegaan van mogelijkheden voor de bouw van zo'n 200 woningen - in verschillende typen en prijsklassen - waarvan ruim de helft rond het Gat van Mourik is gedacht.

Rondom het 'Gat van Mourik' kan met betrekkelijk weinig middelen een zeer aantrekkelijk groen woon- en recreatiegebied worden gerealiseerd. Voorwaarde voor woningbouw is wel dat deze een verbinding genereert voor fietsers en voetgangers over de Linge, richting Drumpt. Ook rond station Passewaaij kan een aantrekkelijk groen woonmilieu worden gerealiseerd, in combinatie met het al langer lopende idee hier een landgoed te realiseren. Ook op deze plek vinden ontwikkelingen plaats onder de voorwaarde dat de geplande woningbouw een nieuwe verbinding over de Linge bekostigt, in dit geval richting de Eng. In beide gevallen vormen de nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer tevens cruciale schakels in de relatie tussen de be-



DEELKAART NAAR ZOELLEN



DEELKAART OVERLINGE



DEELKAART KOMGRONDEN



DEELKAART SCHAARSDIJKWEG

staande stad en Overlinge. Verbindingen die op dit moment vrijwel volledig ontbreken.

De laatste mogelijkheid voor het realiseren van nieuwe woonmilieus ligt aan de zuidrand van Wadenhoijen. Deze locatie kan onder andere worden benut voor het opvangen van de natuurlijke aanwas van Wadenhoijen en Kapel-Avezaath. Hiermee kan tevens een bijdrage worden geleverd aan het instandhouden van de voorzieningen in Wadenhoijen en Kapel-Avezaath.

16. komgronden

Tussen Waal en Linge ligt een grootschalig kommengebied, dat voor een deel tot het grondgebied van Tiel behoort. De inzet is erop gericht de landbouwfunctie en de openheid van het kommengebied zo veel mogelijk te behouden. Dat gebeurt door terughoudend te zijn met het toestaan van nieuwe verstedelijking en opgaand groen in de kommen en eventuele nieuwe infrastructuur te bundelen met reeds bestaande infrastructuur. Dit uitgangspunt vormt één van de redenen waarom in deze structuurvisie een ruimtelijke voorkeur wordt uitgesproken voor een nieuwe westelijke ontsluiting van Tiel direct ten noorden van de spoorlijn richting Geldermalsen.

17. Schaarsdijkweg

Het gebied rond de Schaarsdijkweg vormt een centraal scharnierpunt in een aantal cruciale recreatieve routes rondom Tiel. Zo grenst het gebied direct aan de Lingedijk en is het via de routes langs het Inundatiekanaal verbonden met de Waal. Daarnaast maakt het gebied deel uit van de stedelijke recreatieve structuur. De Schaarsdijkweg is immers onderdeel van de toekomstige centrale verdeelroute, waaraan in de stad op verschillende plaatsen sportcomplexen zijn gekoppeld.

Tiel is voor verschillende voorzieningen op het gebied van sport en recreatie op zoek naar een ge-

schikte (hervestigings)locatie. Vooral het gebied ten zuiden van de Schaarsdijkweg leent zich bijzonder goed voor dergelijke voorzieningen. Gedacht kan worden aan een multifunctioneel sportief en recreatief complex, met plaats voor een zwembad (als de huidige zwembadlocatie voor woningbouw wordt ontwikkeld), een sporthal en buitensportvoorzieningen (zoals sportvelden en een 1800 meter wiel- en skatebaan). Het gebied ten noordwesten van de Schaarsdijkweg ligt binnen de directe invloedssfeer van de Linge en moet open blijven. Dit gebied is zeer geschikt voor als locatie voor waterberging, gecombineerd met een groen-recreatieve inrichting.

18. Tiel-oost

In Tiel-oost is al jaren sprake van overlast als gevolg van kwelwater vanuit de Waal en het Amsterdam-Rijnkanaal. En die overlast neemt toe, omdat er steeds meer huizen en verharde wegen bij zijn gekomen. Bovendien is er in Tiel-oost weinig groen en open water, waardoor regenwater vrijwel rechtstreeks het riool in stroomt. Ook de klimaatverandering zal ertoe bijdragen dat in de toekomst de overlast alleen maar zal toenemen.

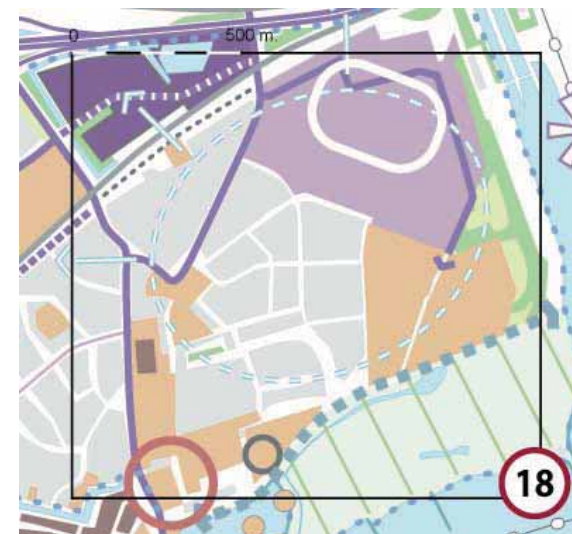
Omdat de situatie in Tiel-oost bijzonder is heeft de gemeente een grote groep deskundigen gevraagd mee te denken over mogelijke oplossingen. Oplossingen die de overlast van het grondwater moeten verminderen, extra waterberging moeten opleveren en de overbelasting van het riool moeten verminderen. Diezelfde oplossingen moeten het mogelijk maken om in de toekomst in Tiel-oost te kunnen blijven bouwen.

In augustus 2008 zijn de eerste bevindingen van de brede werkgroep gepresenteerd in de vorm van een voorkeursschetsontwerp. Er wordt ingezet op een aantal maatregelen, waaronder wadi's en waterpleinen, open water en afvoergoten, het realiseren van een klimaatdijk, ophogingen en extra open

water door een circuit van watergangen rondom en dwars door de de wijk. Onder andere een verbreding van de Doode Linge en de aanleg van een nieuwe spoorloot spelen bij deze laatste ingreep een belangrijke rol.

In het hart van Tiel-oost wordt gezocht naar mogelijkheden om het overtollige water snel naar het nieuwe open watercircuit rondom de wijk te krijgen. Er zijn twee routes die mogelijkheden bieden: het zuidelijke deel van de Grotebrugse Grintweg en de historische loop van de Binnenboomse Wetering. Daarnaast wordt ruimte gemaakt voor wateropvang in wadi's en op de eerder genoemde waterpleinen. Als het heel hard regent staan deze waterpleinen onder water.

Door de introductie van nieuwe groene en blauwe structuren is het tevens uitdrukkelijk de bedoeling de ruimtelijke kwaliteit in Tiel-oost te verbeteren. De klimaatdijk is een maatregel die bijdraagt aan (dijk) veiligheid en beperking van de kwellast en biedt de mogelijkheid om bebouwing en meer openbare ruimte op dijkniveau te maken.



DEELKAART TIEL-OOST

5.

SECTORAAL PROGRAMMA

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de concrete ingrepen en projecten binnen de verschillende sectoren en vormt daarmee in zekere zin een samenvatting van het voorgaande. De opzet van de paragrafen is identiek. Steeds wordt eerst verwezen naar lopend beleid en vervolgens worden aanvullingen en verschillen in beeld gebracht. De bijbehorende kaarten zijn ontleend aan de plankaart en geven alleen het betreffende sectorale beeld weer.

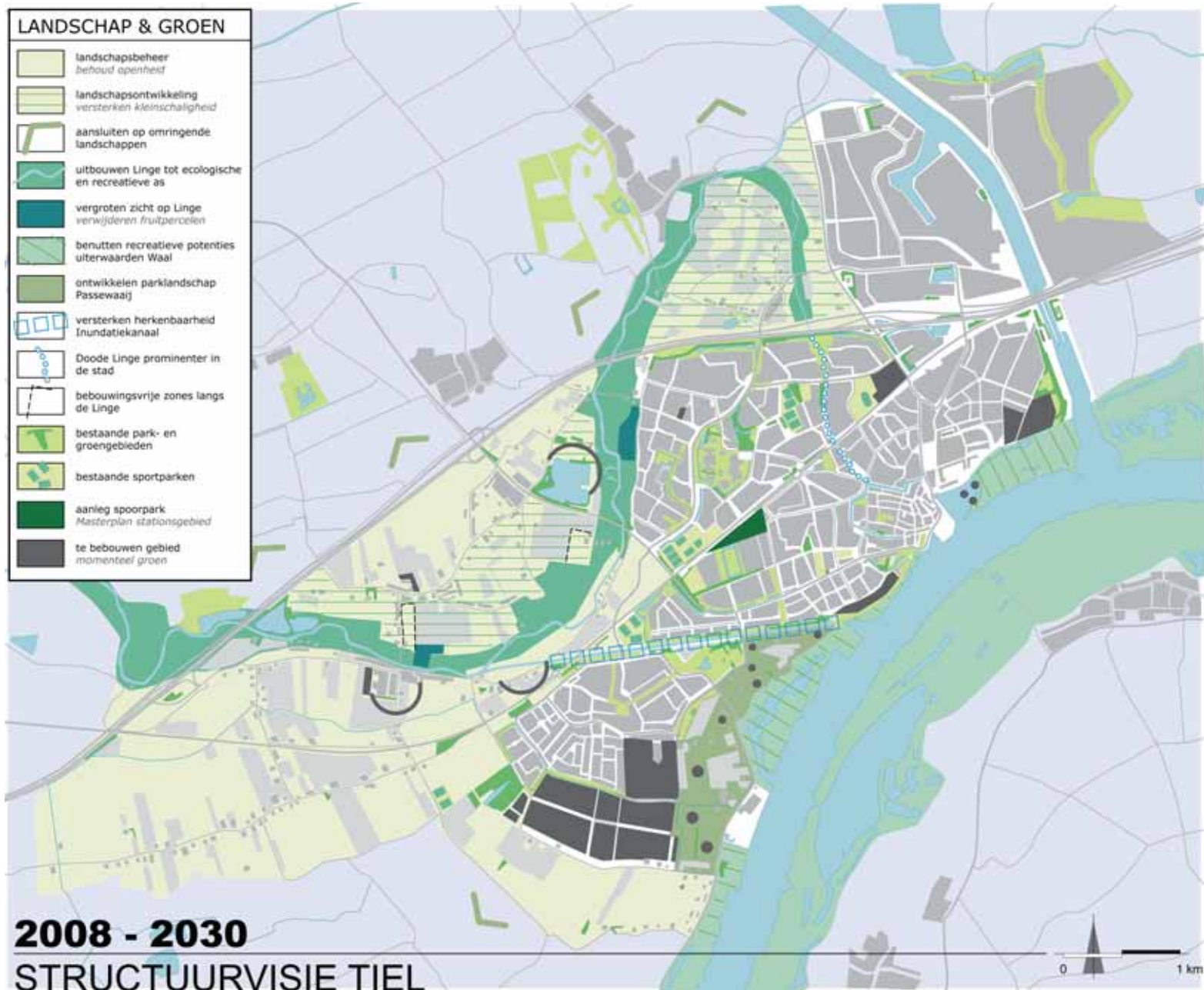
5.1 landschap, groen & water

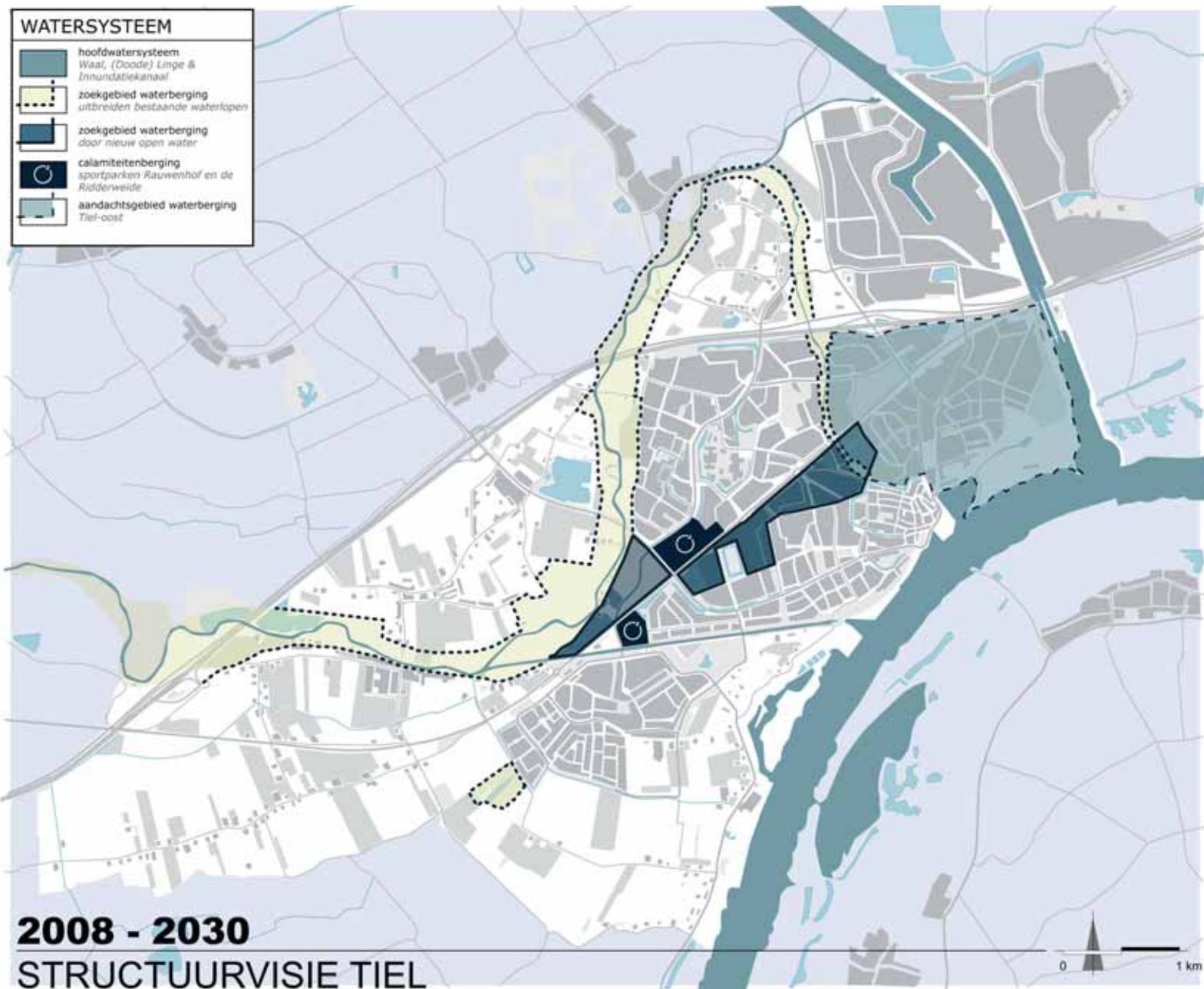
Op groengebied haakt deze structuurvisie in op het Groenstructuurplan en richt zich op aanleg van het spoorpark en het beter beleefbaar en bereikbaar maken van de vele groengebieden in de directe omgeving van de stad. De zones rond de Waal, het Inundatiekanaal en de Linge worden versterkt en omgevormd tot dé recreatieve dragers. Door op cruciale plekken te investeren in verbindingen voor langzaam verkeer en het landschap wordt het mogelijk een rondje om de stad te fietsen én kunnen de drie dragers worden gebruikt als stapsteen naar bijvoorbeeld Overlinge, de kommen of het gebied rond Zoelen. Binnen deze hoofdstructuur kunnen de volgende projecten worden onderscheiden:

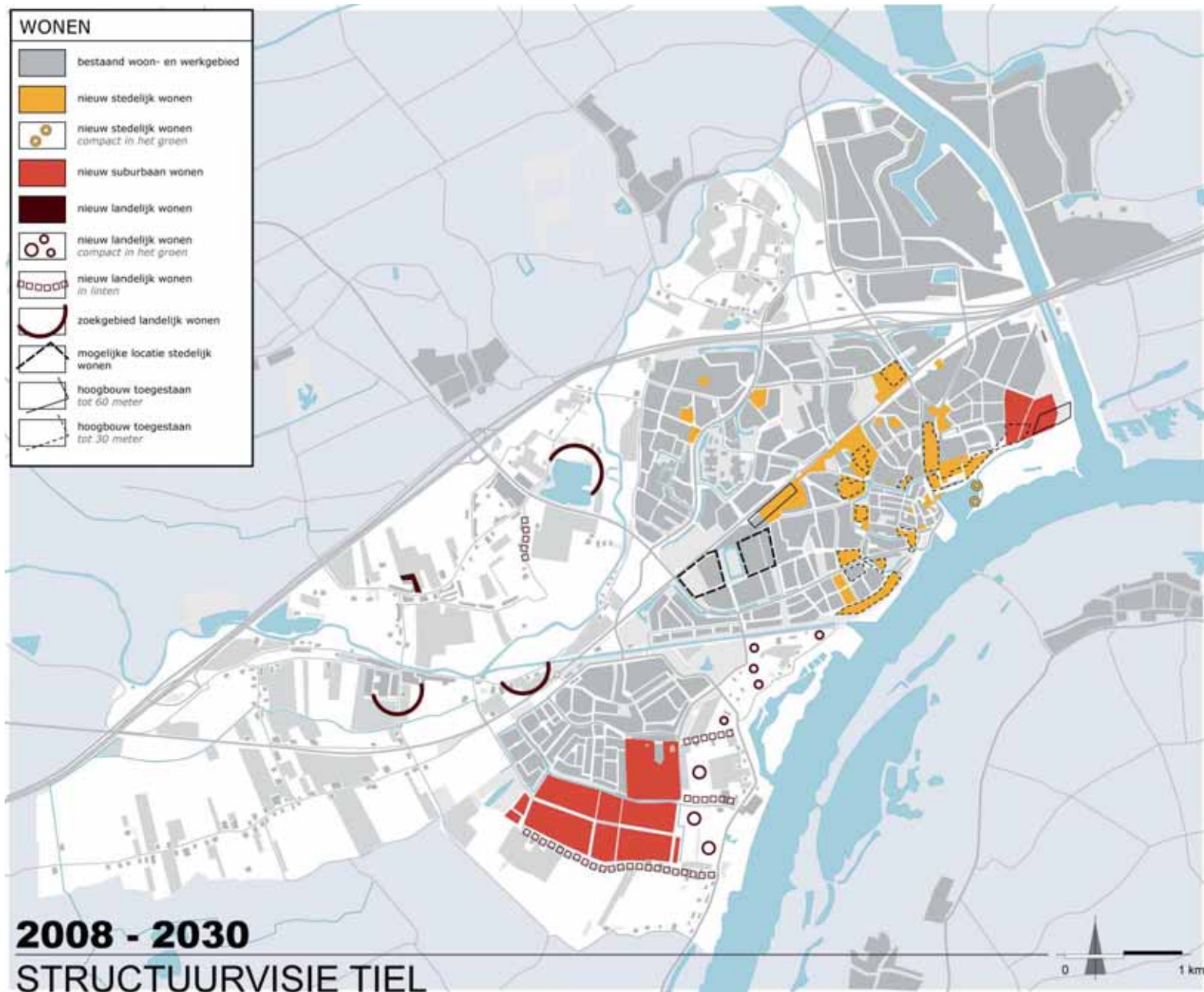
- De Waalfrontplannen worden uitgevoerd en uitgebouwd. Er wordt geïnvesteerd in het landschap, in combinatie met woningbouw, waardoor een parklandschap ontstaat.
- De Waalplaat kan worden uitgebouwd tot multifunctionele stedelijke buitenruimte in aanslui-

ting op de in ontwikkeling zijnde stadspoorten. Daarbij kunnen interessante concepten als de aanleg van een dek, waaronder geparkeerd kan worden, verder worden onderzocht.

- Het Masterplan Stationsgebied zet in op de aanleg van het 'spoorpark', een nieuw stedelijk groengebied langs het spoor.
- De Linge wordt ontwikkeld tot een belangrijke recreatieve en ecologische as. Daarmee wordt de Linge nadrukkelijk ingezet als drager voor de kwaliteiten van Overlinge en schakel tussen de stad en het buitengebied.
- De landschappelijke pareltjes langs de Linge worden gevrijwaard van bebouwing en fruitteelt. Dat gebeurt met name rondom de Eng en bij Kapel-Avezaath. Daarnaast worden op een aantal plaatsen in de uiterwaarden percelen fruit verwijderd waar deze het zicht op de Linge vanaf de dijk hinderlijk blokkeren.
- De Doode Linge wordt herkenbaarder gemaakt in de stad, bij voorkeur in combinatie met oplossingen op het gebied van waterbeheer. De laatste voorstellen in het kader van het onderzoek naar de wateroverlast in Tiel-oost lijken in deze richting te wijzen.
- Ook aan de continuïteit van het Inundatiekanaal moet worden gewerkt. Het gaat dan met name om het realiseren van doorgaande routes voor fietsers en voetgangers aan beide zijden van het kanaal.
- Binnen de open landschappen worden twee beheervormen onderscheiden: landschapsbeheer en landschapsontwikkeling. Er is sprake van landschapsbeheer in gebieden waar de opgave vooral gericht is op het behoud van de aanwezige openheid en kwaliteiten. Landschapsontwikkeling wordt ingezet in delen van Overlinge en het open landschap tussen Linge en Doode Linge. Hier is een actieve rol van gemeente en provincie vereist om de kleinschaligheid en her-







- kenbaarheid van het landschap te versterken.
- In het gebied ten oosten van de Schaarsdijkweg is ruimte voor (gebouwde) sportvoorzieningen in de vorm van een multifunctioneel sportcentrum, met bijvoorbeeld een zwembad, een sporthal, een buitenparcours, sportvelden, een wielervedbaan en aanvullende voorzieningen. Hiermee wordt het gebied rond de Schaarsdijkweg ontwikkeld tot een soort scharnierpunt tussen Linge en Inundatiekanaal en alle recreatieve en utilitaire (fiets)routes die daarmee samenhangen.
 - Op verschillende plaatsen worden reserveringen aangebracht voor vormen van waterberging. In het stationsgebied en langs de Schaarsdijkweg wordt gemikt op waterberging door het realiseren van nieuw open water, terwijl langs de (Doodde) Linge en in het Vuadabos gemikt wordt op waterberging door het verbreden van bestaande waterlopen. Voor calamiteitenberging zijn de sportparken Rauwenhof en de Ridderweide gereserveerd. Tiel-oost geldt als aandachtsgebied voor waterberging, vooral als gevolg van overlast door kwelwater.

5.2 wonen

In de Visie Wonen en Werken heeft Tiel in 2004 de mogelijkheden vastgelegd voor de bouw van 4.300 woningen in de periode tot 2015. Alle locaties uit deze visie zijn ook in deze structuurvisie opgenomen. In totaal biedt de structuurvisie ruimte voor het realiseren van 5.300 - 5.850 woningen in de periode tot 2030 (zie tabel). Dat is ruim voldoende om tegemoet te komen aan de ondergrens van de in hoofdstuk 3 geschetste bandbreedte van ruim 4.000 woningen. Met mogelijkheden voor de bouw van zo'n 5.850 woningen komt zelfs de zeer ambitieuze bovengrens van de bandbreedte - van rond

de 6.000 woningen - binnen bereik. Gezien de vele onzekerheden rond de lange termijn voorspellingen en de argumentatie achter de genoemde bovengrens worden de woningbouwmogelijkheden binnen de structuurvisie als ruim voldoende beschouwd. Tiel kan aan de toekomstige vraag voldoen en heeft zelfs speelruimte om de verschillende mogelijke woonmilieus optimaal op elkaar af te stemmen en daarmee in te spelen op veranderende woonwensen.

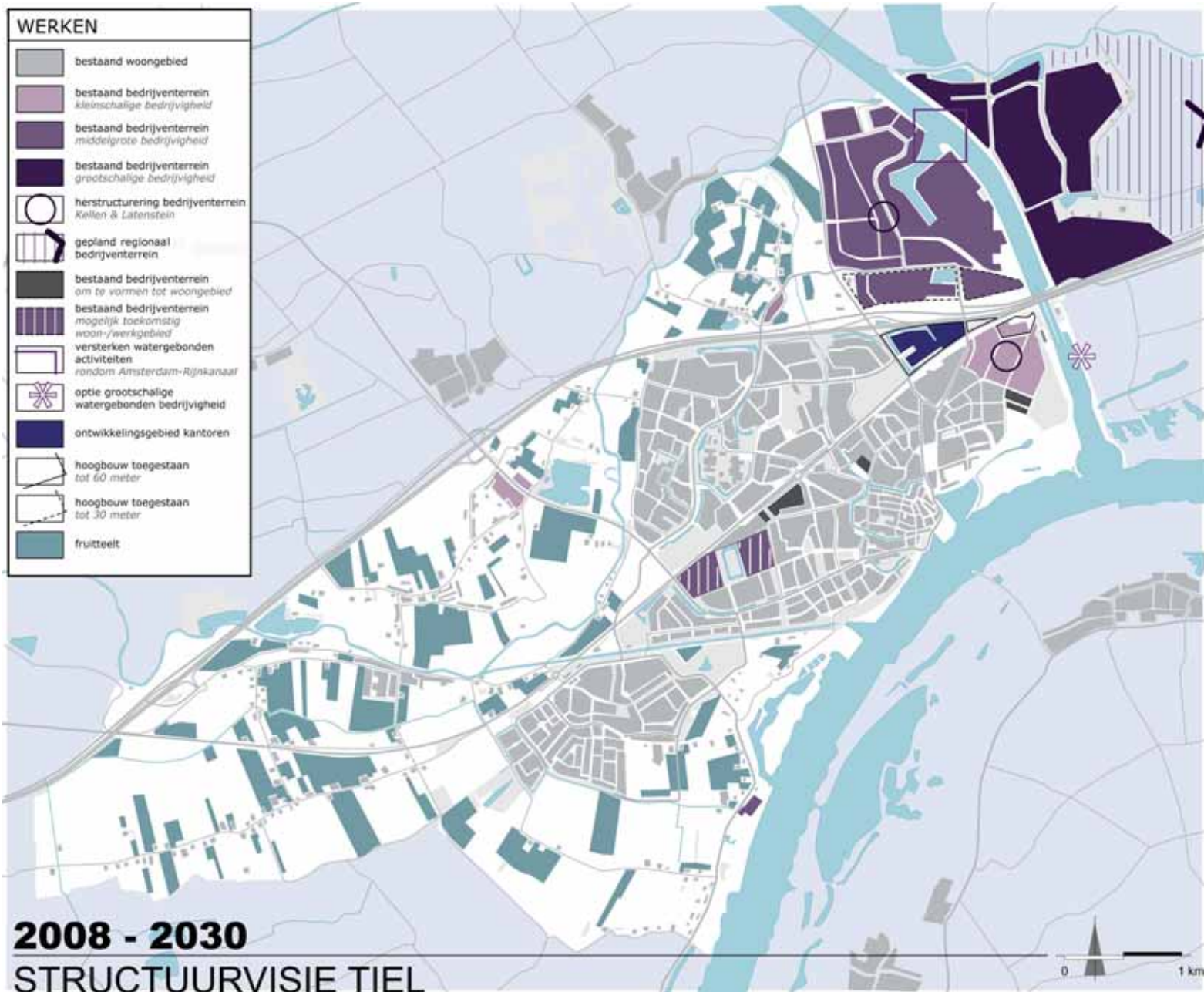
binnenstedelijk	
- Tiel-centrum en -west*	1.400
- Tiel-oost*	980
- Tiel-noord*	270
- spoorzone-west	0 - 500
<i>subtotaal</i>	<i>2.650 - 3.150</i>
uitleglocaties	
- Passewaaij (t/m 11)*	1.600
- dorpen en dijken*	50
- Passewaaij 11+	600
- dijken en linten	200 - 250
- Overlinge	200
<i>subtotaal</i>	<i>2.650 - 2.700</i>
Totaal	5.300 - 5.850

woningbouwlocaties o.b.v. structuurvisie

(* = al vastgelegd in de Visie Wonen en Werken)

Voor woningbouw wordt ingezet op de gelijktijdige ontwikkeling van 3 sporen:

1. Inbreiden voor uitbreiden blijft het hoofdduitgangspunt. Het ontwikkelen van de vele binnenstedelijke locaties heeft dus blijvend voorrang. Naast de al in de Visie Wonen en Werken genoemde locaties wordt voor de lange termijn ook ingezet op het ontwikkelen van het statie-



onsgebied-west. De bestaande grootschalige bedrijvenlocatie (met hindercontour) is op termijn immers niet houdbaar binnen de stad. Zeker niet als Tiel zich nog verder in westelijke richting ontwikkelt en het gebied daardoor steeds centraler komt te liggen.

2. Het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties vraagt echter om een lange adem. Om een continue bouwstroom te garanderen en in de behoefte aan eengezinswoningen te voorzien zal daarom tegelijkertijd Passewaaij verder worden ontwikkeld in zuidelijke richting. Deze ontwikkeling is juist heel goed faseerbaar. Qua woonmilieus wordt voortgebouwd op het bestaande karakter van Passewaaij: een woning met een tuin in een rustige woonomgeving. Deze benadering vraagt om een ontwikkelingsplan voor Passewaaij dat de benodigde flexibiliteit biedt.
3. Het derde spoor bestaat uit de ontwikkeling van landelijke woonmilieus - waaronder waterwonen - die Tiel op dit moment niet of nauwelijks in de aanbieding heeft. Voor dergelijke woonmilieus liggen kansen in de toekomstige zuidrand van Passewaaij, Overlinge en het Waalfront. Het gaat daarbij uitdrukkelijk niet alleen om villa's en tweekappers. In het Waalfront liggen bijvoorbeeld goede kansen voor het realiseren van geclusterde woonvormen in de vorm van appartementen of woningen rond hoven.

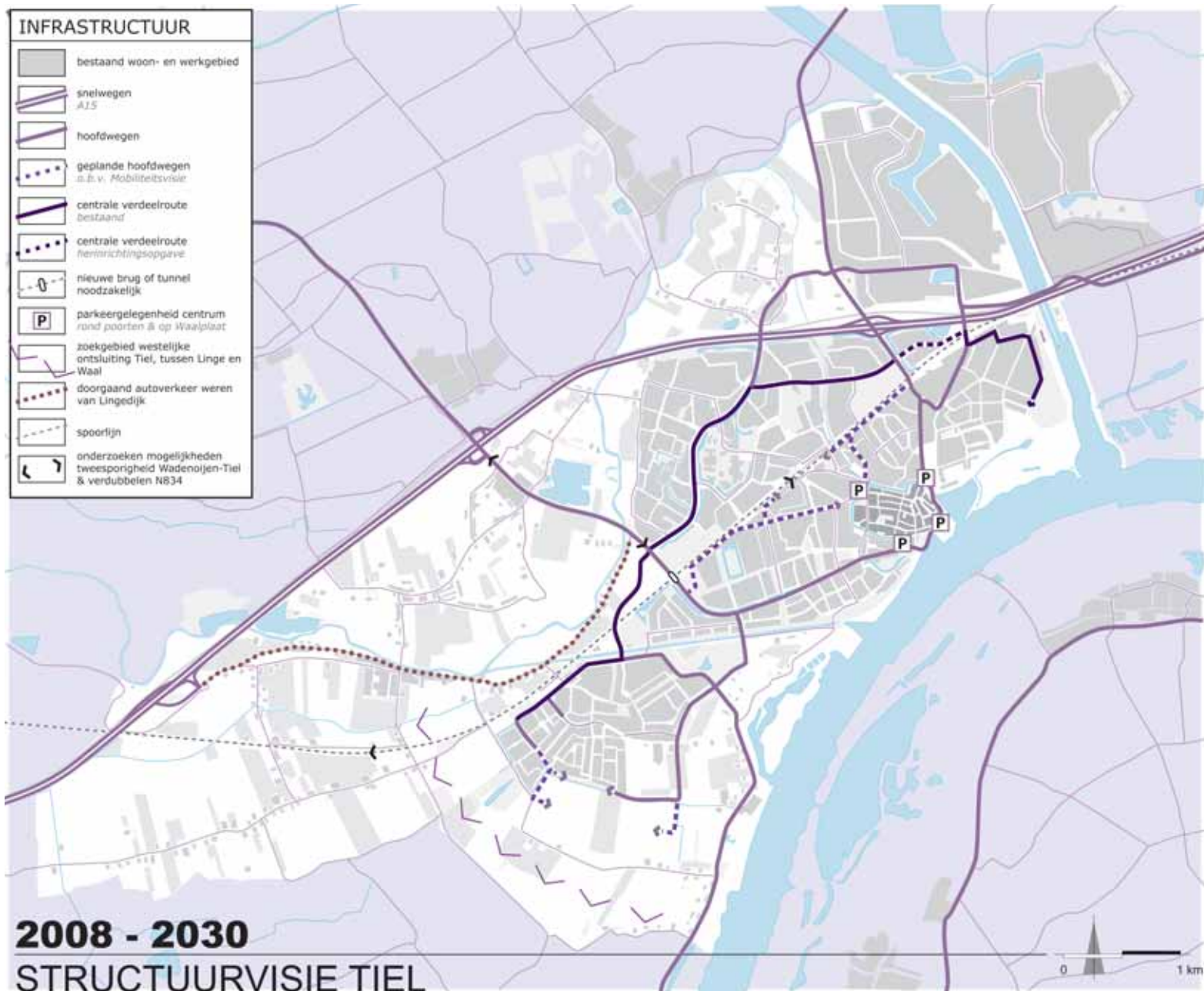
De locaties voor groene woonmilieus zijn geselecteerd op hun bijdrage aan het verbeteren van de beleefbaarheid van het landschap. In veel gevallen worden ze gekoppeld aan bestaande en nieuwe routes voor langzaam verkeer. Dat is het geval aan de toekomstige zuidrand van Passewaaij (Maatse- en Bredestraat) en in het Waalfront langs de Zennewijnse Wetering en de Passewaaijse Hogeweg.

Ook in Overlinge is voor deze strategie gekozen. In totaal zijn drie locaties aangewezen waar

ruimte is voor nieuwe 'buurtschappen'. Het gaat om de noordoostrand van het Gat van Mourik, een zone langs de Lingedijk ten westen van Passewaaij en de zuidrand van Wadenhoijen. De doelstellingen verschillen enigszins per plek. De ontwikkeling rond het Gat van Mourik moet de drager worden van een nieuwe route voor langzaam verkeer van Drumpt naar Overlinge en het vergroten van de recreatieve kwaliteiten van de plas. Hiervoor is met name aan de westzijde van de plas ruimte. De mogelijke bebouwing ten westen van station Passewaaij fungeert vooral als stapsteen voor een verbinding tussen Passewaaij en Overlinge, die uitkomt bij het landschappelijk meest fraaie deel van Overlinge rond de Eng. De mogelijke uitbreiding aan de zuidzijde van Wadenhoijen tenslotte, is onder andere bedoeld als uitbreidingsruimte voor Wadenhoijen en Kapel-Avezaath.

De kwaliteit van het landschap staat altijd voorop. Bouwen in het buitengebied moet geld genereren voor landschapsverbetering in de directe omgeving. Dat kan in de vorm van nieuwe routes voor langzaam verkeer, maar bijvoorbeeld ook door het uitplaatsen van hinderlijke bebouwing of agrarische teelten en het versterken van de continuïteit van de Linge en uiterwaarden. Wat opgaat voor heel Tiel geldt hier dus heel nadrukkelijk: het gaat niet om het wegzetten van aantallen, maar om het realiseren van kwaliteit. Een deel van de ontwikkelingen in Overlinge is overigens alleen mogelijk als er wordt gekozen voor een noordelijke variant van de geplande westelijke ontsluiting van Tiel (zie verkeer).

De deelkaart wonen is opgebouwd volgens de drie typen woonmilieus die op basis van de drie sporen kunnen worden gerealiseerd: stedelijk wonen, sub-urbaan wonen en landelijk wonen.



5.3 werken

Tiel heeft een vrij heldere structuur op het gebied van bedrijventerreinen. De meeste terreinen bevinden zich aan de oostzijde van de stad met een oriëntatie op grootschalige infrastructuur, en er is dan ook slechts in geringe mate sprake van conflict-situaties als gevolg van hinder of risico's. Overeenkomstig de Visie Wonen en Werken zet de plankaart in op een verdere scheiding van wonen en grootschalig werken. Daarbij is sprake van de volgende afzonderlijke projecten:

- Allereerst wordt ingezet op herstructurering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen. Daarbij is het uitgangspunt de diversiteit in schaal van de verschillende terreinen zo veel mogelijk te handhaven. Ruwweg geldt daarbij de onderverdeling kleinschalig in aansluiting op de stad en steeds grootschaliger naar het oosten toe.
- In overleg met de regio wordt Medel in de toekomst verder uitgebouwd in oostelijke richting. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan een goede invulling van de overgang naar de Linge.
- Verschillende (voormalige) bedrijventerreinen in de stad worden omgevormd tot woongebied. Voor de lange termijn is ook herinrichting van bedrijventerrein Papesteeg gewenst.
- Tiel heeft mogelijkheden voor het realiseren van watergebonden bedrijventerreinen. Onderzocht wordt hoe de mogelijkheden voor dergelijke terreinen aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ten noorden van de A15 vergroot kunnen worden. Tevens is op de plankaart een reservering opgenomen voor het geval een watergebonden overslagterrein ten zuiden van de A15, op de locatie Biezenburg, gerealiseerd zou worden. Daarbij moet gedacht worden aan een

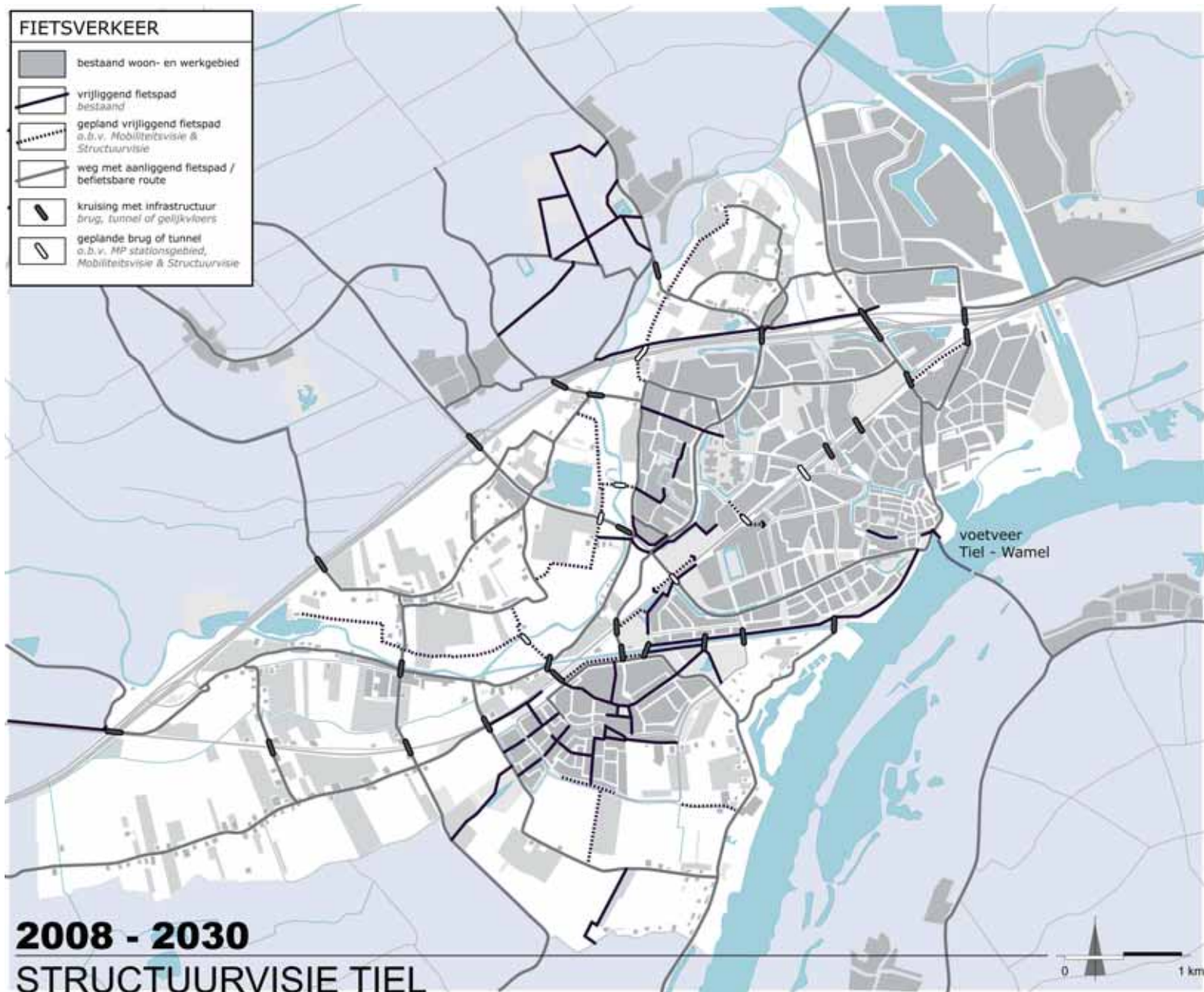
ontwikkeling met mogelijkheden voor overslag tussen spoor, weg en water. Het mag duidelijk zijn dat een besluit over de ontwikkeling van een dergelijk terrein in nauw overleg met hogere overheden genomen wordt.

- Bedrijventerrein Westroijen is de aangewezen plek binnen Tiel voor de vestiging van kantoren. Ook de stationszone biedt ruimte voor vestiging van kleine tot middelgrote kantoren.
- Fruitgebonden bedrijvigheid wordt de laatste jaren steeds grootschaliger. Dit is reden om voor Overlinge in te zetten op een landschappelijke zonering. In de directe omgeving van de Linge wordt gestreefd naar het terugdringen van de schaalvergroting van het landschap. Voor heel Overlinge geldt overigens dat fruitgerelateerde bedrijvigheid altijd een grondgebonden component moet hebben. Bedrijven waarbij dit niet (meer) het geval is kunnen terecht op Medel (of Kellen).

5.4 verkeer

Over de gewenste hoofdstructuur voor verkeer heeft Tiel knopen doorgehakt in de recent opgestelde Mobiliteitsvisie en de Parkeernota. De basis voor de toekomstige verkeersstructuur wordt gevormd door een centrale stedelijke verdeelroute van Passewaaij tot Latenstein. Aan deze verdeelroute zijn verschillende inprikkers naar het centrum gekoppeld. De verdeelroute en de inprikkers maken voor een belangrijk deel gebruik van bestaande infrastructuur, deels gaat het om nieuwe verbindingen. Voor de periode tot 2030 is sprake van de volgende projecten:

- Op Westroijen ontbreekt een cruciale schakel in de verdeelroute. Deze moet de verbinding leggen tussen de provinciale weg en Latenstein.

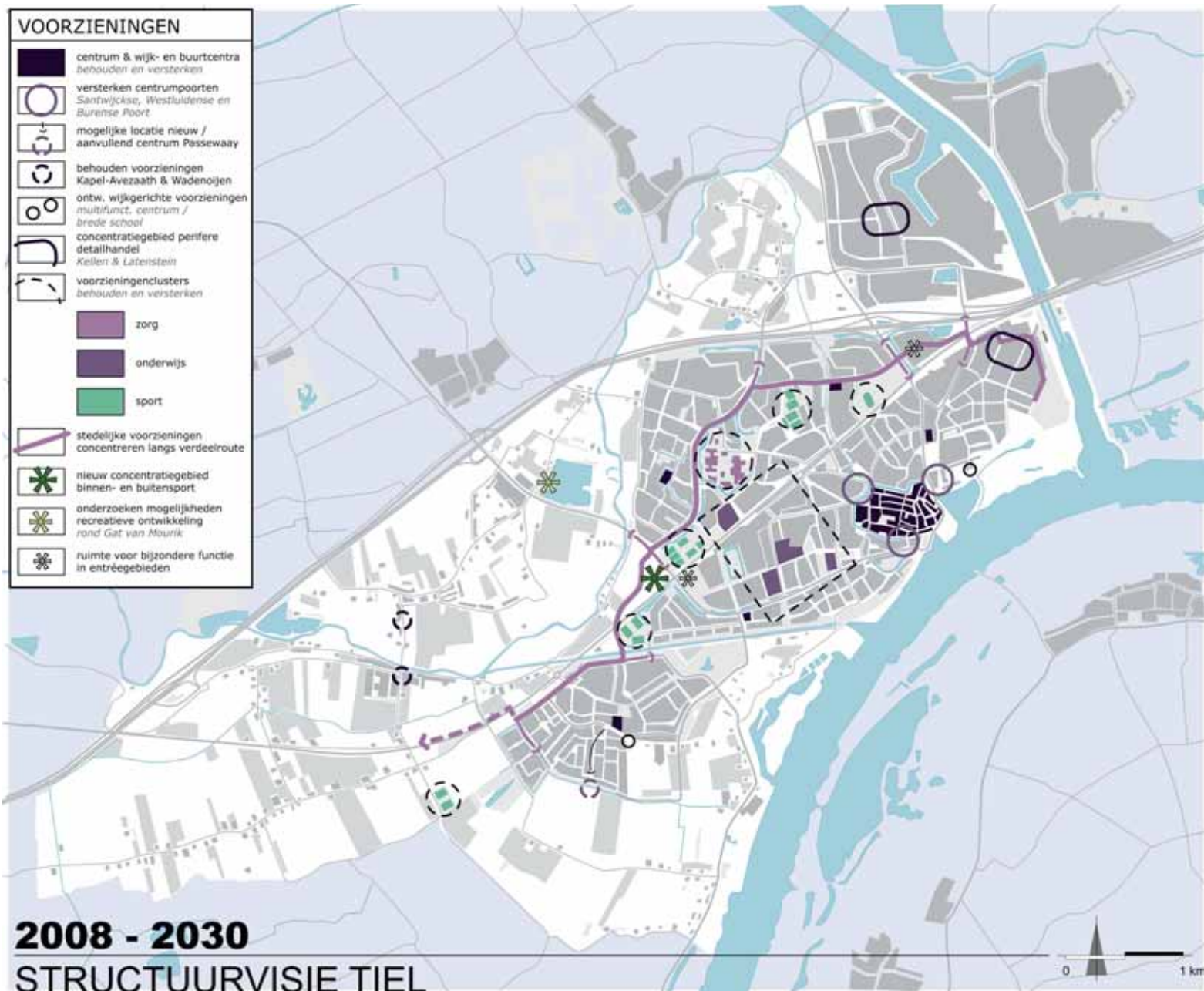


- Twee van de inprikkers vanaf de verdeelroute bestaan al, namelijk de Nieuwe Tielseweg en de Binnenhoek. Langs het spoor moeten daarnaast twee nieuwe inprikkers worden gerealiseerd, o.a. als drager voor de plannen voor het stationsgebied en de poorten naar het centrum. Van de westelijke inrikker ligt het tracé min of meer vast. Voor de oostelijke inrikker worden nog verschillende varianten onderzocht.
- Op het gebied van autoverkeer moet nog één belangrijke keuze worden gemaakt. Voor de gewenste westelijke ontsluiting van Tiel liggen namelijk verschillende tracévarianten open. Deze moeten worden onderzocht in combinatie met de uitkomsten van een onderzoek naar de mogelijkheden en gevolgen van verdubbeling van de provinciale weg N834.
Op basis van ruimtelijke argumenten wordt in deze structuurvisie een voorkeur uitgesproken voor een noordelijke variant van de westelijke ontsluiting, gebundeld met het spoor. Naast bundelingsmogelijkheden van infrastructuur, spaart deze variant het open kommengebied in het zuiden én biedt mogelijkheden om zowel Overlinge als Passewaaij verder te ontwikkelen. Bovendien kan een noordelijk tracé worden gebruikt om de Lingedijken te ontlasten van doorgaand autoverkeer. Voor een definitieve keuze kan worden gemaakt zal onder andere een m.e.r.-procedure moeten worden doorlopen.
- Op een viertal plaatsen rondom het centrum worden (gebouwd) parkeervoorzieningen gerealiseerd. In drie gevallen zijn deze gekoppeld aan de toekomstige poorten naar het centrum.
- Op het gebied van openbaar vervoer moeten de mogelijkheden van het tweesporig maken van het traject tussen Wadenoijen en Tiel worden onderzocht. Het overige openbaar vervoer in Tiel zal blijven bestaan uit een flexibel inzetbaar buslijnnennet. Concentratiepunten in dat net

worden gevormd door veel (regionaal) bezoek trekkende functies als het centrum, de zorgcluster rond het rivierenland ziekenhuis, het station en de scholencluster.

Ook op het gebied van langzaam verkeer staat Tiel voor een flinke opgave. De stad maakt onvoldoende gebruik van de eigen landelijke omgeving en kan een inhaalslag maken door mee te liften op de ontwikkeling van groene woonmilieus. Op de conceptplankaart zijn op verschillende plaatsen gewenste verbindingen voor langzaam verkeer opgenomen. Deze zijn deels ontleend aan de Mobiliteitsvisie en komen deels voort uit de ideeën die in het kader van het structuurvisieproces zijn ontwikkeld:

- De meest opvallende nieuwe verbinding is een route langs de noordelijke oeverwal van de Linge. Deze wordt verbonden met de stad door nieuwe inprikkers vanuit Passewaaij en Drumpt.
- De oude route langs de Linge wordt d.m.v. een tunnel onder de A15 en de Betuweroute verbonden met het gebied rond Zoelen.
- Langs de Zennewijnense Wetering wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd richting het oude dorp Passewaaij.
- Gekoppeld aan deze routes moeten op verschillende plaatsen bruggen of tunnels worden gerealiseerd. Dat is het geval op vier plaatsen over en langs de Linge en op een aantal plaatsen in de stad. Zo zal in de planperiode van de structuurvisie de Siepdaaltunnel worden gerealiseerd.
- Tenslotte zou Tiel moeten nadenken over het versterken van een aantal bestaande en mogelijk enkele nieuwe stedelijke routes. Meer dan nu het geval is zouden deze routes het bindmiddel moeten vormen tussen de verschillende woonbuurten en het centrum. Te denken valt aan een herkenbare profilering, laanbeplanting en vrij-

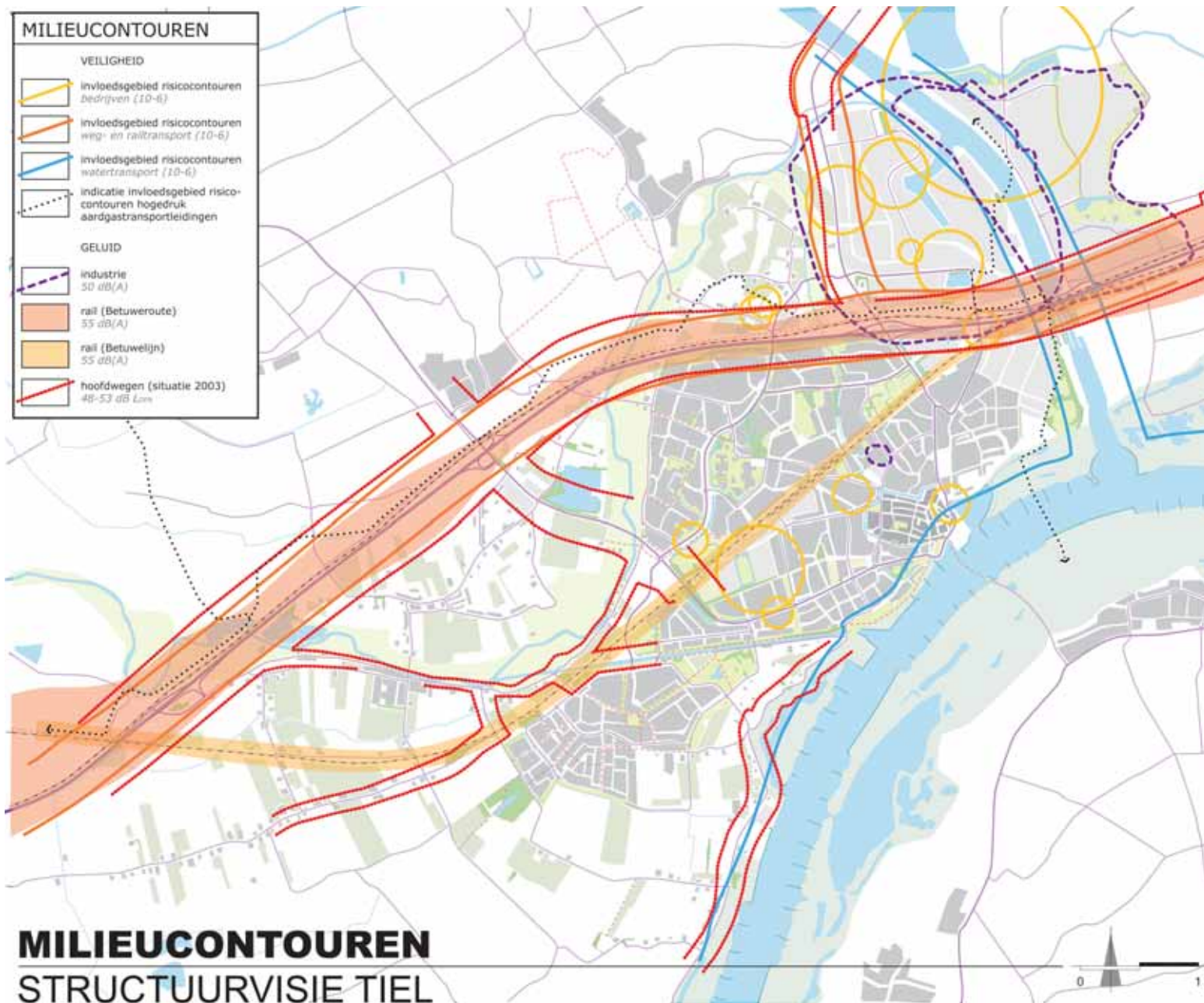


liggende fietsroutes. Dat hoeft niet van vandaag op morgen. De vele binnenstedelijke bouwlocaties zouden als een eerste impuls gebruikt kunnen worden, waarbij de routes ingezet kunnen worden om samenhang aan te brengen tussen de bouwlocaties. Dat kan bijvoorbeeld door te zoeken naar een gemeenschappelijke identiteit en afspraken te maken over materiaalgebruik en bouwhoogte.

5.5 voorzieningen

Op het gebied van voorzieningen heeft Tiel een heldere strategie uitgezet, waarop in deze structuurvisie wordt voortgebouwd:

- Het centrum wordt zo veel mogelijk versterkt, vooral door de ontwikkeling van de drie centrumpoorten. De bijbehorende parkeervoorzieningen worden aan het eind van één van de 'inprickers' vanaf de centrale ontsluitingsas geplaatst. Aan de westkant van het centrum wordt een 'boodschappenpoort' ontwikkeld, aan de zuidkant een 'cultuurpoort' en aan de oostkant een poort voor winkelvoorzieningen die te grootschalig zijn voor het historische centrum van Tiel. Mogelijk zullen deze poorten op de lange termijn verder geïntensiveerd worden.
- Verspreid over de gemeente liggen verschillende wijkcentra. De inzet is deze centra zo veel mogelijk te behouden, aangezien ze een belangrijke drager vormen voor de kwaliteit van de verschillende Tielse buurten. Mocht één van deze centra op de lange termijn niet langer concurrerend zijn, dan kan bundeling van twee nabijgelegen centra worden overwogen, eventueel in combinatie met een andere functie.
- In de nieuwe woongebieden zijn geen nieuwe voorzieningencentra gedacht. Wel blijft het functioneren van het winkelcentrum van Passewaaij een punt van aandacht, zeker als de wijk in zuidwestelijke richting wordt uitgebouwd. Het winkelcentrum is lastig bereikbaar voor autoverkeer en kampt met ruimtegebrek, onder andere voor parkeren. Een mogelijke oplossing zou zijn een deel van de basisscholen te verplaatsen in zuidelijke richting, aangezien het de verwachting is dat in de nieuwe delen van Passewaaij meer kinderen in de basisschoolleeftijd zullen komen te wonen dan in de al wat oudere delen. In het bestaande winkelcentrum komt dan ruimte vrij die kan worden benut voor parkeervoorzieningen (met name aan de westzijde) en eventueel uitbreiding van de winkelvoorzieningen. Nader onderzoek is nodig.
- Ingezet wordt op het behouden van de voorzieningen in Kapel-Avezaath en Wadenoiën. Eventuele nieuwbouw aan de zuidzijde van Wadenoiën kan hier een bijdrage aan leveren.
- In Tiel-oost en Passewaaij worden wijkgerichte voorzieningen ontwikkeld.
- Voorzieningen die het buurtniveau overstijgen worden zo veel mogelijk geconcentreerd langs de toekomstige verdeelroute voor autoverkeer. Veel bestaande voorzieningen voldoen hier al aan, zoals het ziekenhuis en een aantal sportparken. Nieuwe voorzieningen op stedelijk niveau worden waar mogelijk eveneens langs de verdeelroute geconcentreerd. Dat geldt bijvoorbeeld voor het mogelijke nieuwe sportcomplex langs de Schaarsdijkweg of voor de eventuele vestiging van een discotheek.
- Ook de perifere detailhandel in Latenstein, rond het thema 'in en om het huis en buitenleven', wordt langs de verdeelroute gesitueerd. In Kellen ligt een tweede concentratiepunt voor perifere detailhandel rond het thema 'auto'.
- Nieuwe onderwijsvoorzieningen boven basisschoolniveau worden geconcentreerd in de



onderwijscluster aan de westzijde van het centrum. In de toekomst kan het Stationsgebied-west wellicht ruimte bieden aan een nieuwe grootschalige onderwijsinstelling.

- Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn voor een recreatieve ontwikkeling (met mogelijk ruimte voor verblijfsrecreatie) langs de noordwestrand van het Gat van Mourik.

5.6 milieu en duurzaamheid

Bij het opstellen van de structuurvisie Tiel is gebruik gemaakt van de zogenaamde milieu-nulmeting. Dit is een kaart waarop de geluids- en veiligheidscontouren van alle belangrijke infrastructuur en bedrijventerreinen staan aangegeven, uitgaande van de verkeersintensiteiten in 2020. Deze nulmeting is op twee manieren ingezet:

1. Om nieuwe ontwikkelingen zodanig in te passen dat ze buiten de milieucontouren vallen. Dat geldt met name voor de mogelijke buurtschappen in Overlinge en de uitbreiding van Passewaaij.
2. Om de bestaande milieusituatie te verbeteren. Op een aantal plaatsen lijken hiervoor mogelijkheden aanwezig. Zo kan na aanleg van de nieuwe westelijke ontsluiting van Tiel het autoverkeer op de Linge- en Waaldijken worden teruggedrongen. Dit kan ter plekke een aanzienlijke reductie van de geluidhinder opleveren. Tot slot bevat de structuurvisie voorstellen om bedrijventerrein Papesteeg op termijn te herinrichten. De huidige risicocontour rondom het terrein komt dan te vervallen.

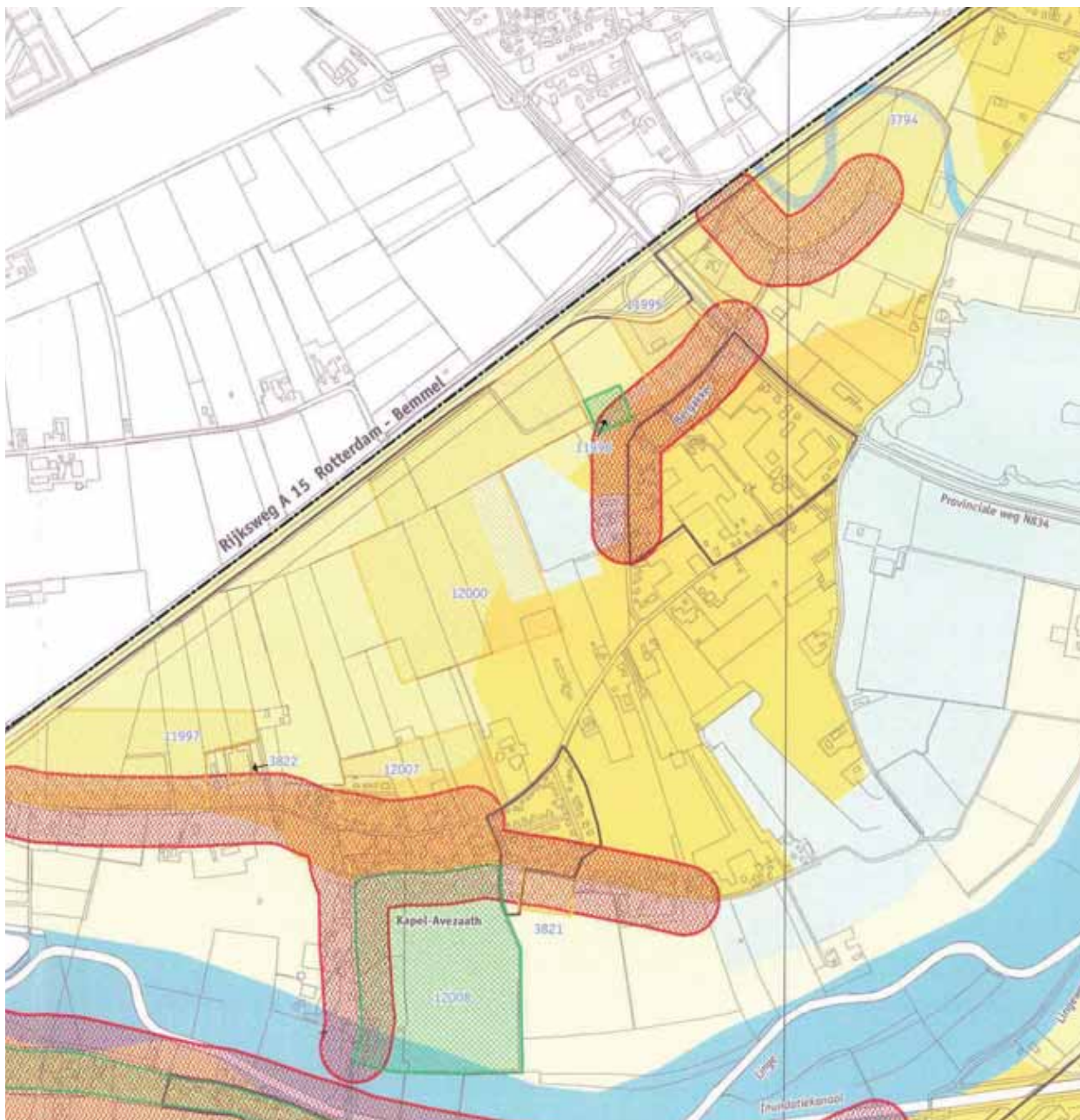
Ook Tiel wil een bijdrage leveren aan de landelijke doelstellingen met betrekking tot CO2-reductie en het gebruik van duurzame energie. Naast zonne- en windenergie lijkt koude-warmte opslag in de bodem kansrijk voor de toekomst. Om de promotie van energieopslag te ondersteunen heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de mogelijkheden. Op basis van deze onderzoeksgegevens blijkt vrijwel het gehele grondgebied van Tiel geschikt. Het overgrote deel van de 5.850 nieuwbouwwoningen uit deze structuurvisie kan dus in theorie gebruik maken van koude-warmte opslag.

5.7 cultuurhistorie

Het beleidsvoornemen is om de cultuurhistorische waarden in de gemeente Tiel blijvend te versterken of zelfs te vergroten. Dit voornemen is vastgelegd in de voorontwerp-kadernota 'Voortbouwen op Fundamenten'. Het goed zichtbaar houden en maken van monumenten en andere historische kenmerken, het verwerken van de archeologie in nieuwbouwplannen en het behouden of terugbrengen van historische elementen als stratenpatronen, grachten en andere waterwegen biedt een extra dimensie aan het stad- en dorpsbeeld. Het levert bovendien aantrekkelijke woonmilieus op, nog naast de eventuele verhoogde toeristische waarde van historisch aantrekkelijke dorpen en stad.

Cultuurhistorie kan en moet een rol spelen bij het uitwerken van een aantal specifieke opgaven uit deze structuurvisie:

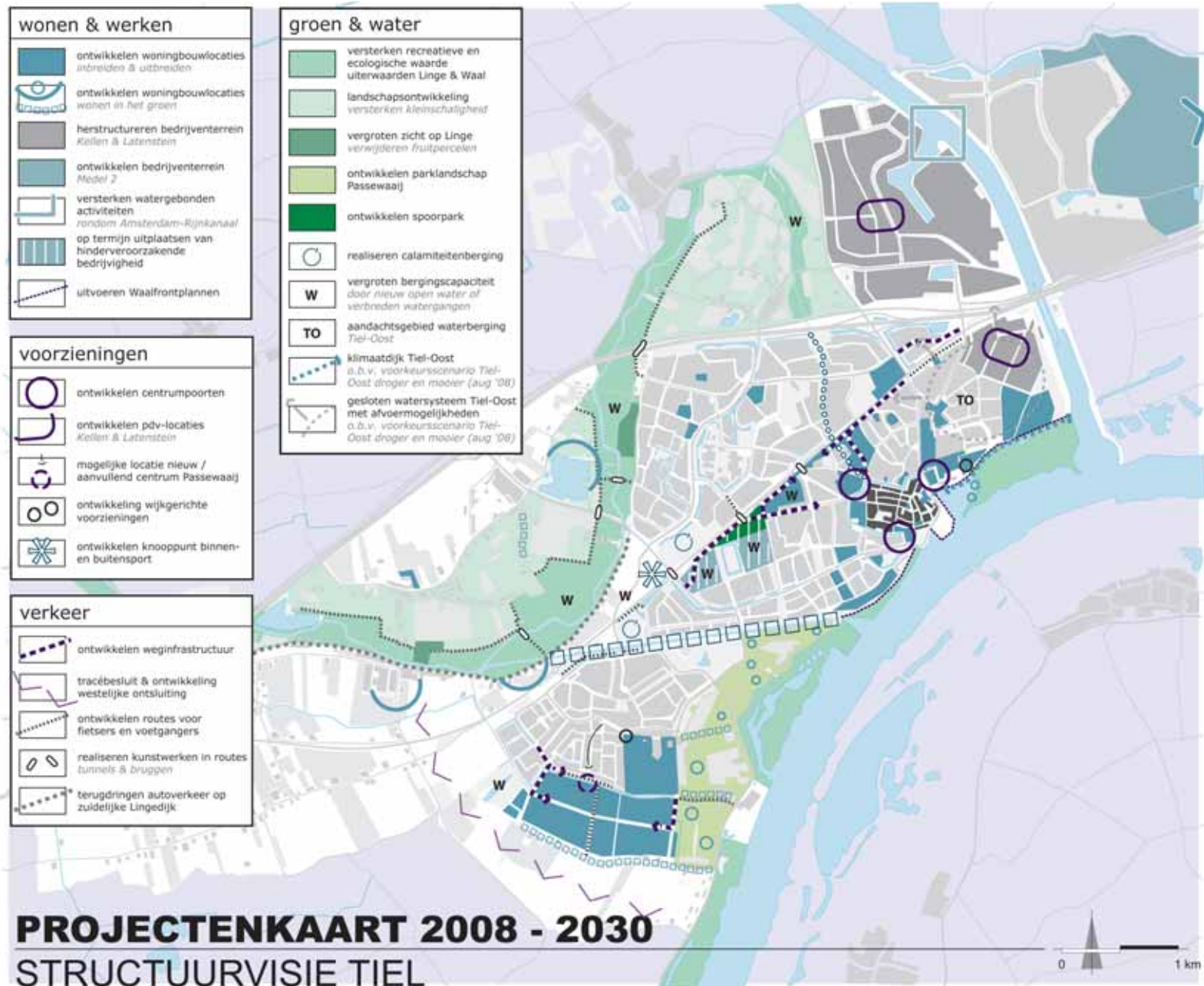
- De versterking van de stedelijk-historische ambiance van het centrum.
- Bij verdere verdichting binnen de bestaande stad kan cultuurhistorie als bindmiddel worden gebruikt.



- Ook bij het uitbouwen van of realiseren van nieuwe dorpen en buurtschappen is een belangrijke rol voor cultuurhistorie als bindmiddel weggelegd.

5.8 projectenkaart

Als alle in dit hoofdstuk beschreven projecten over elkaar heen worden gelegd ontstaat een beeld van de totale opgave tot 2030, in de vorm van de zogenoemde 'projectenkaart'.



6.

RUIMTELIJK INVESTERINGS- PROGRAMMA

6.1 strategische opgaven en kosten

De ruimtelijke ontwikkelingen die in deze structuurvisie worden beschreven vormen de basis voor een ruimtelijk investeringsprogramma, dat gevoed wordt vanuit de sectorale beleidsnota's. Dit ruimtelijke investeringsprogramma dient als onderbouwing voor het verhaal van kosten die de gemeente moet maken als gevolg van deze nieuwe ontwikkelingen. Voor dit kostenverhaal biedt de afdeling Grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, 1 juli 2008) een wettelijke legitimatie.

waarom kosten verhalen?

In de eerste plaats zorgt een ontwikkeling als het bouwen van huizen ervoor dat er wegen, openbaar groen, waterberging en dergelijke moeten worden aangelegd. De kosten hiervoor worden voor het grootste deel binnen een concreet bouwproject gemaakt. Daarnaast veroorzaken ontwikkelingen in de stad een toename van verkeer, parkeren, recreatie, de vraag naar voorzieningen enzovoorts. Dit houdt concreet in dat bestaande wegen verbreed en nieuwe wegen aangelegd moeten worden, dat parken en verblijfsgebieden moeten worden uitgebreid of aangelegd en dat voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Dit werden wel de bovenwijkse voorzieningen genoemd, maar sinds de nieuwe Wro wordt ook wel de term 'bovenplanse voorzieningen' gehanteerd. Om deze bovenwijkse of bovenplanse voorzieningen te kunnen bekostigen wordt een bijdrage gevraagd van de private partijen die ontwik-

kelen. Deze kosten worden bovenplans verevend, evenals de kosten van eventuele locaties, die een exploitatietekort vertonen.

hoe worden kosten verhaald?

Het ruimtelijk investeringsprogramma vormt met de sectorale beleidsnota's het fundament onder de berekening van het totale investeringsbedrag voor de aankomende 10 jaar, die later plaatsvindt in een nog op te stellen Nota Bovenplanse Verevening (zie verder par. 6.5). Wanneer een ontwikkeling start wordt een (fonds)bijdrage concreet in overleg overeengekomen en contractueel vastgelegd dan wel wordt verplicht opgelegd bij afgifte van de bouwvergunning op basis van een exploitatieplan. Kostenverhaal vindt dus eigenlijk plaats in de vorm van een drietrapsraket onderbouwing-berekening-toepassing:

1. In de structuurvisie wordt de ruimtelijke basis gelegd voor kostenverhaal, uitmondend in een uitvoeringsparagraaf. Daarmee is tevens globaal aangegeven in welke projecten bovenplanse verevening aan de orde is en wordt - zo mogelijk - een schatting gemaakt van welke projecten winstgevend en welke verliesgevend zullen zijn.
2. Parallel aan of na vaststelling van de structuurvisie wordt een Nota Bovenplanse Verevening opgesteld, die een beleidsmatige financiële uitwerking bevat.
3. Bij concrete gebiedsontwikkeling vindt de feitelijke toepassing van bovenplanse verevening plaats (door een overeenkomst of op basis van een vastgesteld exploitatieplan).

Ingeval van vrijwillige overeenstemming tussen gemeente en private partij zijn er (vanuit artikel 6.24 lid 1a Wro) geen beperkingen aan de vaststelling van de kosten en de hoogte van de bijdrage. Ingeval van verplichte oplegging van de bijdrage worden de kosten en de hoogte van de bijdrage vastgesteld

THEMA	PROJECT	SUBPROJECT	voor 2008	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	later dan 2030	RELATIE ANDERE PROJECTEN
1. GEBIEDS-ONTWIKKELING	1.1 Binnenstad	diverse deelprojecten																		vele
	1.2 Stationszone	diverse deelgebieden																		1.6 stat.zone west
	1.3 Tiel-Oost																			2, 3, 4, 5 7.2 duurzaam water
	1.4 Waalfront masterplan																			2.3 groen wonen 5.1 uiterwaarden
		1.4.1 Waalplaat																		
		1.4.2 'Waalwonen'																		
		1.4.3 'Waalgroen' LOP (uiterwaarden Waal)																		
	1.5 Overlinge ontwikkelingsplan																			2.3 groen wonen 4.6 fietsroutes 5.3 Lingegroen
		1.5.1 Landschapsimpuls Overlinge																		
		1.5.2 ontwikkelen 3 nieuwe buurtschappen																		
	1.6 Stationsgebied West																			2.1. stedelijk wonen 4.3 reconstr N834 6.4 voorzieningen
2. WONEN	2.1 Binnenstedelijk	diverse deelprojecten																		diverse
	2.2 Passewaay	2.2.1 deelgebied 11/12																		
		2.2.2 groen wonen randen																		1.4 Waalfront
3. WERKEN	3.1 Revitalisering Latenstein																			4.1 verdeelroute 6.3 PDV
	3.2 Herstructurering Kellen																			6.3 PDV
	3.3 ontwikkeling Medel	Medel 2																		
	3.4 studie NTC Biezenburg																			
4. VERKEER	4.1 Realiseren inprikkers, doortrekken verdeelroute																			1.1 Binnenstad
	4.2 Parkeren centrum																			1.1, 1.2, 1.4, 6.1 poorten
	4.3 reconstructie prov. weg	verbreden tussen A15 en rotonde Schaardijk																		
		brug > tunnel																		1.6 stat.zone west

THEMA	PROJECT	SUBPROJECT	voor 2008	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	later dan 2030	RELATIE ANDERE PROJECTEN
	4.4 3 ^e westelijke aansluiting																			1.5 Overlinge 2.2 Passewaay
	4.5 twee-sporigheid rail-verbinding G'mals-Tiel																			
	4.6 Fietsroutes	1.Lingeroute (+tunnel A15)																		1.5 Overlinge 5.2 Inund.kanaal 5.3 Lingeuitew.
		2.Mourikroute (+Lingebrug +Siependaalspoorkruising)																		
		3.Passewaayroute (+Lingebrug)																		
5.GROEN & WATER	5.1 Uiterwaarden Waal zie 1.4.3.																			
	5.2 Inundatiekanaal																			1.4.3, 5.3, 4.6.3.
	5.3 Lingeuitewaarden	LOP																		1.5 Overlinge 4.6 Fietsroutes 5.4 Doode Linge
		Recreatie Put Mourik																		na 5.3 LOP
	5.4 Doode Linge	Herstelplan																		2.1 (o.a. Talud) 5.3 Lingeuitew.
	5.5 Schaarsdijksweg	water & groen opgave																		
		sportknooppunt																		
6.VOORZIENINGEN	6.1 Centruumpoorten																			1.1, 1.2, 1.3 4.2 P centrum
	6.2 Passewaay centrum	studie nut & noodzaak verplaatsen en (her)inrichten																		2.2.1
	6.3 PDV-locaties																			3.1 en 3.2. 4.1 verdeelroute
	6.4 Voorzienings spreiding (centrum, spoorzone, ziekenhuis, randweg)																			
7.MILIEU	7.1 verhuizen bedrijven stationszone West																			2.4 stat.zone west 6.4.voorzieningen
	7.2 duurzame waterhuishouding Tiel-oost																			1.3 Tiel-oost 3.1 Latenstein
	7.3 bodemsanering																			2.1 inbreiden



op basis van een exploitatieplan dat voor deze specifieke ontwikkeling moet worden gemaakt.

6.2 ruimtelijk investeringsprogramma

De nieuwe grex-wet vereist een gedegen onderbouwing van de fondsbijdrage aan bovenplanse kosten die door de gemeente van een ontwikkelaar wordt gevraagd. De structuurvisie levert de grondslag voor deze onderbouwing en mondt uit in een 'ruimtelijk investeringsprogramma'. Het 'ruimtelijk investeringsprogramma' bestaat uit een tabel, waarin alle projecten zijn opgenomen die (al of niet voor een deel) van minstens bovenwijks of zelfs van geheel Tiels belang zijn. De ruimtelijke keuzes in deze structuurvisie vormen de inhoudelijke argumentatie voor deze tabel.

Aan de hand van de structuurvisie kan dus voor elk project beargumenteerd worden of en waarom het van belang is dat een beroep gedaan kan worden op één van de hiervoor genoemde voorzieningen of dat particulieren (indirect) meebetalen aan de realisering van het project.

Op basis van ervaringscijfers kan nu reeds ingeschat worden of de betreffende projecten winstgevend of kostendekkend uitgevoerd zouden kunnen worden (en de grex sluitend is en bijdragen aan voorzieningen of fondsen denkbaar zijn) of dat reeds op voorhand duidelijk is dat van een kostendekkende exploitatie (door geen of onvoldoende directe baten) geen sprake zal zijn. In dat laatste geval zal een beroep gedaan moeten worden op 'externe bijdragen' in de vorm van subsidies, betalingen uit algemene middelen, (particuliere) baatbijdragen en/of een beroep op een van de voorzieningen of fondsen.

Van belang daarbij is te weten of de primaire verantwoordelijkheid voor het realiseren van het betreffende project een publieke zaak is (lees: de gemeente Tiel), een private zaak (lees ontwikkelaar/eigenaar) of een gezamenlijke verantwoordelijk-

heid waarvoor de vorm van een PPP-constructie het meest geëigend is om het project van de grond te tillen

6.3 'binnenplanse' relaties

Afdracht aan een fonds 'bovenplanse verevening' bij de ontwikkeling van een project kan gezien worden als een indirecte relatie. Daarnaast kan er ook nog sprake zijn van een directe of 'binnenplanse' relatie tussen één of meer projecten. In dat geval ligt het in de rede de kosten direct te verhalen op de belanghebbende partij. Een mooi voorbeeld is het nieuwe buurtschap aan het Gat van Mourik. Dit buurtschap kan alleen functioneren als er sprake is van een autoverbinding richting de provinciale weg en een verbinding voor fietsers en voetgangers richting de bestaande stad. In dit geval gaat het dan om een verbinding richting de scholen en voorzieningen in Drumpt. De kosten voor het realiseren van deze verbindingen - inclusief de nieuwe brug over de Linge - worden dan ook direct op dit project verhaald. Dat ook mensen uit de bestaande stad deze verbinding kunnen gebruiken om in Overlinge te recreëren was precies de insteek van het ontwikkelen van nieuwe buurtschappen in Overlinge. Eenzelfde redenering gaat op voor nieuwe groene woonmilieus rond Passewaaij en de daarvoor benodigde nieuwe fiets- en autoverbindingen.

6.4 'bovenplanse' relaties

De Wro legt in afdeling 6.4 over grondexploitatie een verbinding tussen structuurvisies en kostenverhaal. Het gaat dan niet zozeer om het verhalen van de kosten binnen een exploitatiegebied, maar juist om kosten van zaken die het plangebied te boven gaan. Deze 'bovenplanse verevening' kan op twee manieren vorm worden gegeven. Winstgevende locaties dragen via een exploitatieplan (publiek-

rechtelijk) bij aan 'bovenplanse kosten' of via een privaatrechtelijke overeenkomst aan 'ruimtelijke ontwikkelingen'.

bovenplanse kosten

Bij bovenplanse kosten gaat het om de kosten van bovenplanse voorzieningen (wegen en grootschalige groen- of watervoorzieningen, zoals ecologische verbindingzones, waterbergingsgebieden, recreatieve gebieden, parken) maar ook om de kosten van de onrendabele top van (her)ontwikkelingslocaties.

Artikel 6.13 lid 7 Wro handelt over het exploitatieplan, waar een exploitatie-opzet deel van uitmaakt. Deze exploitatie-opzet is de basis voor het bepalen van de hoogte van het betalingsvoorschrift dat dwingend wordt opgelegd aan particulieren die een bouwplan realiseren en daarvoor een bouwvergunning aanvragen. In het exploitatieplan kan alleen een fondsbijdrage worden opgenomen voor bovenplanse kosten als deze op de juiste wijze in de structuurvisie zijn verwerkt: 'Bovenplanse kosten kunnen voor meerdere locaties of gedeeltes daarvan in de exploitatieopzet worden opgenomen in de vorm van een fondsbijdrage, indien er voor deze locaties of gedeeltes daarvan een structuurvisie is vastgesteld welke aanwijzingen geeft over de bestedingen die ten laste van het fonds kunnen komen'.

ruimtelijke ontwikkelingen

Artikel 6.24 lid 1 van de Wro gaat over de situatie dat gemeenten, in contractsonderhandelingen met eigenaren binnen (her) te ontwikkelen locaties, financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen buiten de betrokken grondexploitatie bedingen. Het doel hiervan is dat ook vanuit het privaatrechtelijke spoor financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen bedongen kunnen worden, als er maar een basis is gelegd in de structuurvisie en het

geen andere zaken dan ruimtelijke ontwikkelingen betreft.

In artikel 6.24 lid 1a Wro staat: 'Bij het aangaan van een overeenkomst over grondexploitatie kunnen burgemeester en wethouders in de overeenkomst bepalingen opnemen inzake: financiële bijdragen aan de grondexploitatie alsmede op basis van een vastgestelde structuurvisie, aan ruimtelijke ontwikkelingen'.

De term ruimtelijke ontwikkeling is niet nader gedefinieerd in de wet of de Memorie van Toelichting. Daarom worden - gelet op de complexiteit van de materie, vanuit pragmatische overwegingen - met 'ruimtelijke ontwikkelingen' in deze structuurvisie dezelfde zaken bedoeld als met 'bovenplanse kosten'.

6.5 fondsvorming

Ten behoeve van de bovenplanse kosten van de in paragraaf 6.2 aangeduide projecten worden één of meer fondsen 'bovenplanse verevening' opgericht, waaraan vanuit winstgevendende locaties kan worden bijgedragen. Na vaststelling van de structuurvisie wordt een Nota Bovenplanse Verevening opgesteld. Daarin wordt de toepassing van bovenplanse verevening beleidsmatig financieel uitgewerkt.

Daartoe worden de bovenplanse voorzieningen van openbaar nut erin benoemd, die in een bepaalde periode gerealiseerd moeten worden. Hierbij worden de kosten van die voorzieningen geraamd en wordt aangegeven ten laste van welke bouwontwikkelingen (overschotlocaties) deze kosten zullen worden gebracht. Hetzelfde gebeurt met de zogenaamde 'tekortlocaties'. Aanwijzingen hiervoor zijn ook opgenomen in de uitvoeringsmatrix van paragraaf 6.6, in de kolom 'kosten/opbrengsten'.

THEMA	PROJECT	SUBPROJECT	PARTNERS	RELATIE ANDERE PROJECTEN	'TREKKER'	KOSTEN/ OPBRENGSTEN	DEKKING (OPTIES) <i>grex =binnen planexploitatie</i> <i>FBV=Fonds bovenplanse</i> <i>verevening Tiel</i> <i>doelsubsidie=externe subsidie</i> <i>(hogere overheid, EU etc.)</i>	UITVOERINGSKADER / OPMERKINGEN
1. GEBIEDS- ONTWIKKELING	1.1 Binnenstad	diverse deelprojecten	gemeente, KvK, onder- nemers, ontwikkelaars	vele	Publiek + PPP	min	grex; FBV doelsubsidies	Ruimtelijke Visie Binnenstad Volgt eigen traject
	1.2 Stationszone	diverse deelgebieden	gemeente, ondernemers, ontwikkelaars, waterschap	1.6 stat.zone west	Publiek + PPP	min	grex FBV doelsubsidies	Masterplan Stationszone Volgt eigen traject
	1.3 Tiel-Oost		gemeente, corporaties, ontwikkelaars, waterschap	2, 3, 4, 5 7.2 duurzaam water	Publiek + PPP	min	grex; FBV doelsubsidies	Volgt eigen traject
	1.4 Waalfront masterplan	1.4.1 Waalplaat + Sandwyckse & Westluidense poort	gemeente, provincie, rijk, waterschap	2.3 groen wonen 5.1 uiterwaarden 6.1 centrumpoorten	PPP	min	FBV doelsubsidies exploitatie	Masterplan Waalfront Volgt eigen traject
		1.4.2 'Waalwonen'	gemeente, provincie, ontwikkelaars		Privaat	plus	grex FBV	
		1.4.3 'Waalgroen' LOP (uiterwaarden Waal)	gemeente, provincie, rijk, beheerder(s)		Publiek	min	FBV doelsubsidies	Groenstructuurplan 2005
	1.5 Overlinge ontwikkelingsplan	1.5.1 Landschapsimpuls Overlinge	gemeente, provincie, water/recreatieschap	2.3 groen wonen 4.6 fietsroutes 5.3 Lingegroen	publiek + privaat	min	grex/kostenverhaal (1.5.2) FBV doelsubsidies	Nieuw project
		1.5.2 ontwikkelen 3 nieuwe buurtschappen	gemeente, provincie, waterschap, corporaties/ ontwikkelaar		privaat	plus	grex FBV	Oprichting publiek-private 'groen+rood' ontwikkelorganisatie?
	1.6 Stationsgebied West (vervolg op 1.2)		gemeente, eigenaren, ondernemers, NS, ontwikkelaars	2.1. stedelijk wonen 4.3 reconstr N834 6.4 voorzieningen	PPP	min	grex FBV doelsubsidies	Nieuw; wachten tot reële onder- handelingen geopend worden; aansluiten bij proj.org. Stat.zone
2. WONEN	2.1 Binnenstedelijk	diverse deelprojecten	gemeente, eigenaar, ontwikkelaar, corporatie	diverse	Publiek + PPP + privaat	min	grex FBV doelsubsidies	Visie Wonen en Werken Hoogbouwvisie Volgt eigen traject
	2.2 Passewaay	2.2.1 deelgebied 11/12	gemeente, ontwikkelaar, corporatie		PPP + privaat	plus	grex FBV	programmering mede afstemmen op binnenstedelijke voortgang
		2.2.2 groen wonen randen	gemeente, ontwikkelaar, corporatie, particulieren	1.4 Waalfront	privaat	plus	grex FBV	Stbk plan Passewaay volgt eigen traject
3. WERKEN	3.1 Revitalisering Latenstein		gemeente, bedrijven, KvK, provincie	4.1 verdeelroute 6.3 PDV	PPP	min	gemeente (alg. midd.), FBV subsidies	Visie Wonen en Werken Volgt eigen traject
	3.2 Herstructurering Kellen			6.3 PDV	PPP	neutraal	gemeente (alg. midd.), FBV doelsubsidie	lokale en regionale afstemming
	3.3 ontwikkeling Medel	Medel 2	provincie, regio, (buur)- gemeente, industrieschap		PPP	plus	grex FBV	regionale afstemming
	3.4 studie NTC Biezenburg		rijk, provincie, (buur)- gemeente, KvK		Publiek		grex doelsubsidie	publiek-private organisatie?
4. VERKEER	4.1 Realiseren inprickers, doortrekken verdeelroute		gemeente	1.1 Binnenstad	publiek	min	gemeente (alg. midd.), FBV doelsubsidie	Mobiliteitsvisie 2007; Parkeernota 2008; Masterplan Stationszone
	4.2 Parkeren centrum		gemeente, ondernemers	1.1, 1.2, 1.4, 6.1 poorten	PPP + privaat	min	grex; FBV doelsubsidie	koppel met andere plannen (stat.- zone, woningbouw, poorten)
	4.3 reconstructie prov. weg	verbreden tussen A15 en rotonde Schaardijk	gemeente, provincie		Publiek	min	provincie en gemeente (algemene middelen)	
		brug > tunnel		1.6 stat.zone west	Publiek	min	provincie en gemeente (algemene middelen), FBV	mede afh van fasering stationszone-west

THEMA	PROJECT	SUBPROJECT	PARTNERS	RELATIE ANDERE PROJECTEN	'TREKKER'	KOSTEN/ OPBRENGSTEN	DEKKING (OPTIES) <i>grex =binnen planexploitatie</i> <i>FBV=Fonds bovenplanse</i> <i>verevening Tiel</i> <i>doelsubsidie=externe subsidie</i> <i>(hogere overheid, EU etc.)</i>	UITVOERINGSKADER / OPMERKINGEN
	4.4 3 ^e westelijke aansluiting		gemeenten, provincie	1.5 Overlinge 2.2 Passewaay	Publiek	min	gemeente; FBV provincie	
	4.5 twee-sporigheid rail-verbinding G'mals-Tiel		gemeenten, provincie, NS		Publiek	min	NS	
	4.6 Fietsroutes	1.Lingeroute (+tunnel A15)	rijk, prov, gemeente	1.5 Overlinge 5.2 Inund.kanaal 5.3 Lingeuiterw.	Publiek	min	gemeente (algemene middelen), FBV provincie doelsubsidies kostenverhaal 1.5.2. (Overlinge bouw)	basis voor ontsluiting westelijke groenzone
		2.Mourikroute (+Lingebrug +Siependaalspoorkruising)	prov, gemeente, waterschap		Publiek	min		gekoppeld aan ontwikkeling lingedorp en recreatiezone Mourik
		3. Passewaayroute (+Lingebrug)	prov, gemeente, waterschap		Publiek	min		basis voor ontsluiting westelijke Linge groenzone
5.GROEN & WATER	5.1 Uiterwaarden Waal zie 1.4.3.							
	5.2 Inundatiekanaal		waterschap, provincie, gemeente	1.4.3, 5.3, 4.6.3.	Publiek	min	gemeente; FBV waterschap	Lopend project
	5.3 Lingeuiterwaarden	LOP	gemeente, provincie, recreatieschap, waterschap, agrariers	1.5 Overlinge 4.6 Fietsroutes 5.4 Doode Linge	Publiek	min	grex; gemeente (alg. midd.) FBV provincie; waterschap	via landinrichting met gebiedsctie?
		Recreatie Put Mourik	gemeente, provincie, recreatieschap	na 5.3 LOP	PPP	min	gemeente, FBV particulier	
	5.4 Doode Linge	Herstelplan	gemeente, provincie, waterschap	2.1 (o.a. Talud) 5.3 Lingeuiterw.	Publiek	min	gemeente, FBV; doelsubsidies waterschap	
	5.5 Schaarsdijksweg	water & groen opgave	gemeente, waterschap		Publiek	min	gemeente, FBV provincie; waterschap	'Sport beweegt, sport bindt' 2007
		sportknooppunt	gemeente, clubs		Publiek + privaat	min	particulier; gemeente, FBV doelsubsidies	
6.VOORZIENINGEN	6.1 Centrumpoorten		gemeente, KvK, provincie, ondernemers	1.1, 1.2, 1.3 4.2 P centrum	PPP + privaat	min	grex; gemeente, FBV particulieren, subsidies	Visie Binnenstad
	6.2 Passewaay centrum	studie nut & noodzaak verplaatsen en (her)inrichten	gemeente, KvK, ondernemers	2.2.1	PPP + privaat	min	grex; gemeente, FBV particulieren	
	6.3 PDV-locaties		gemeente, KvK, ondernemers	3.1 en 3.2. 4.1 verdeelroute	privaat	plus	planologische ruimte reserveren, FBV	
	6.4 Voorzieningspreiding (centrum, spoorzone, ziekenhuis, randweg)		gemeente		publiek	min	planologische ruimte reserveren, FBV	ruimtelijke en sectorale structuurvisie; sturing vraag en aanbod voor diverse clusters (excl. detailhandel)
7.MILIEU	7.1 verhuizen bedrijven stationszone West		gemeente en bedrijfsleven	2.4 stat.zone west 6.4.voorzieningen	PPP	neutraal	grex doelsubsidies	Masterplan Stationszone Fase 2
	7.2 duurzame waterhuis-houding Tiel-oost		gemeente, waterschap, eigenaren	1.3 Tiel-oost 3.1 Latenstein	publiek + privaat	min	FBV doelsubsidies	
	7.3 bodemsanering		gemeente, eigenaren, provincie	2.1 inbreiden	publiek + privaat	min	grex; FBV doelsubsidies	

6.6 uitvoering

De feitelijke toepassing van bovenplanse verevening vindt, zoals in paragraaf 6.1 is gesteld, plaats wanneer een concrete gebiedsontwikkeling aan de orde is. Dan worden namelijk òf overeenkomsten over kostenverhaal òf exploitatieplannen vastgesteld. Daartoe bevat de structuurvisie aanwijzingen over de bestedingen die ten laste van in paragraaf 6.5 genoemde fonds(en) 'bovenplanse verevening' kunnen komen. In de uitvoeringsmatrix is dit concreetiseerd voor de periode tot 2020. Onder druk van de ruimtelijke en maatschappelijke dynamiek ontstaat er naar verwachting uiterlijk na een periode van tien jaar behoefte of noodzaak om ontwikkelingsrichting of -tempo voor de lange termijn bij te stellen.

fondbesteding

De uitvoeringsmatrix is opgebouwd uit en onderbouwd met de hoofdstukken 2 t/m 5 van voorliggende structuurvisie. Daarin zijn de samenhangen benoemd en beschreven.

De in deze paragraaf opgenomen uitvoeringsmatrices bevatten diverse kolommen met informatie. Naast thema, project en subprojectaanduiding is de fasering tussen 2010 en 2020 aangegeven. Vervolgens een kolom 'relatie andere projecten', waarin samenhangende andere projecten zijn aangeduid. De relatie met fondsbijdrage of fondsuitkering is in de kolom 'dekking' aangegeven en de samenhang tussen de ontwikkelingsambitie en het sectorale beleid is in de laatste kolom aangegeven (uitvoeringskader).

7.

PLAN-MER

7.1 plan-m.e.r.-plicht en aanpak

Op grond van de m.e.r.-wetgeving bestaat de verplichting de milieueffecten te beoordelen van plannen die het kader vormen voor projectm.e.r.-plichtige en/of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten of activiteiten waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. M.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten zijn activiteiten die een aanzienlijke invloed op het milieu kunnen hebben. Een passende beoordeling is noodzakelijk indien van een bepaalde activiteit significante gevolgen op 'gevoelige' beschermde natuurgebieden niet zijn uit te sluiten. Het doel van de (plan)-m.e.r. is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven. Hiermee wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd.

De plan-m.e.r. Structuurvisie Tiel 2030 is uitsluitend gericht op de milieueffecten van m.e.r.-plichtige onderdelen. Onderdelen die deel uitmaken van reeds eerder vastgesteld ruimtelijk beleid, zijn beschouwd als de 'autonome ontwikkeling', waartegen de milieueffecten in kwestie zijn afgezet. Dit is de zogenaamde referentiesituatie, een (fictieve) milieusituatie, die zou ontstaan als gevolg van alle autonome ontwikkelingen in het gebied (dus inclusief de onderdelen van de structuurvisie die niet m.e.r.-plichtig zijn). Het peiljaar voor de referentiesituatie is 2030, wat correspondeert met de planperiode van de Structuurvisie Tiel.

In de planvoorbereiding werd uitgegaan van een structuurvisie, die niet m.e.r.-plichtig was, omdat voortgeborduurd werd op het raadsbesluit over de Visie Wonen en Werken. Deze aanname is in de

opmaat naar ieder besluit (Kwestiekaart, Strategiekaart, Plankaart) steeds opnieuw tegen het licht gehouden. In de loop van het planproces werden met ieder besluit richting en inhoud duidelijker en ontstond meer zicht op nadere detaillering. Het uiteindelijk (vastgestelde) voorontwerp is ten slotte extern getoetst.

In het daarop geformuleerde advies (Notitie Plan-m.e.r.-plichtigheid Structuurvisie Tiel) wordt geconcludeerd dat de structuurvisie plan-m.e.r.-plichtig is, omdat deze als wettelijk verplicht plan (art 2.1 Wro) het kader vormt voor toekomstige besluiten over een aantal m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten:

- uitbreiding van Passewaaij met 2200 woningen,
- 'herbestemming' van bedrijventerrein Kellen, althans voor zover ruimte wordt geboden voor nieuwe (of bestaande, uit te breiden tot) project-m.e.r.-beoordelingsplichtige inrichtingen
- aanleg van een klimaatdijk in Tiel-Oost.

Daarnaast is sprake van m.e.r.-plicht omdat aantasting van het Natura 2000 gebied uiterwaarden Waal niet is uit te sluiten.

In de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Plan-MER Structuurvisie Tiel' is dit advies overgenomen en is uitgegaan van genoemde drie project-m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten. Het programma voor Kellen is echter nadien geconcretiseerd en op basis van deze opgave is vastgesteld dat de voorgenomen activiteiten voor Kellen niet planm.e.r.-plichtig zijn.

In aanvulling op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn voorts in het planMER wel de zoekgebieden voor de westelijke ontsluitingsweg opgenomen. Dit ondanks het feit dat er in de structuurvisie geen besluit wordt genomen over de aanleg van deze weg. Tijdens de gemeentelijke inspraakprocedure over de voorontwerp structuurvisie is de weg echter veelvuldig ter sprake gebracht, wat deels

aanleiding is geweest deze toe te voegen aan de m.e.r. Daarnaast vormt de structuurvisie mogelijk een kader voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten die in het kader van dit project worden uitgevoerd.

Daarmee zijn in de plan-m.e.r. de milieueffecten van de volgende activiteiten onderzocht:

- uitbreiding van Passewaaij met 2200 woningen,
- aanleg van een klimaatdijk in Tiel-Oost,
- aanleg van een westelijke ontsluitingsweg.

De 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' en de 'Notitie Plan-m.e.r.-plichtigheid Structuurvisie Tiel' zijn voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. Deze heeft echter het verzoek om vrijwillige toetsing in de voorfase afgewezen. De overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld waren, dat een werkgroep van de commissie mogelijk slechts een beperkte meerwaarde zou kunnen hebben in het proces van planvorming, omdat de voorontwerp structuurvisie al gereed was. Daarnaast werd opgemerkt - gebaseerd op de voorgelegde stukken - dat Tiel in m.e.r.-opzicht op de goede weg was.

7.2 conclusies

uitbreiding Passewaaij

De uitbreiding van Passewaaij scoort negatief op de aspecten bereikbaarheid en geluidsbelasting vanwege de toename van verkeer. Wel treedt een verbetering op van het interne verkeersnetwerk, door voltooiing van de ring Passewaaij. Op dat aspect scoort Passewaaij dan ook (beperkt) positief. Er is verder een beperkt negatief effect op de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid door toename van verkeer en toename van het groepsrisico nabij een lpg-tankstation. Op de aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie en bodemopbouw scoort de ontwikkeling van de woonwijk Passewaaij negatief, door aantasting van een waardevol

kommengebied, negatieve effecten op archeologische waarden en verstoring van de bodemopbouw. Deze effecten hebben vooral te maken met de fysieke verschijningsvorm van de woonwijk en kunnen deels worden gemitigeerd door een goede inpassing op inrichtingsniveau.

Passewaaij heeft een beperkt negatief effect op het Natura 2000 gebied 'Uiterwaarden Waal' door mogelijke verstoringen door uitloop van de woonwijk met name voor vogels.

Door het opnemen van maatregelen in de nadere planvorming voor de ontwikkeling van de woonwijk Passewaaij kunnen negatieve effecten worden verminderd. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen voor een goede doorstroming van het verkeer (bijvoorbeeld aanleg van turbotorontdes). Om de negatieve effecten op het aspect geluid tegen te gaan kan voor nieuwe wegen worden gedacht aan het toepassen van geluidarm asfalt. Verder kan in het ontwerp van de nieuwe woonwijk extra aandacht worden gegeven aan de inpassing van het bestaande landschap en voorkomende cultuurhistorische/archeologische waarden. Ook kan de uitloop vanuit de woonwijk worden beperkt door beperkte toegankelijkheid toe te staan, om verstoring van vogels in het nabijgelegen natuurgebied tegen te gaan.

klimaatdijk

De Klimaatdijk scoort negatief op het aspect Natura 2000 hoofdzakelijk door oppervlakteverlies van het Natura 2000 gebied. Ook scoort de Klimaatdijk negatief op het aspect bodemkwaliteit vanwege het voorkomen van verontreinigde grond welke niet hergebruikt kan worden en beperkt negatief op het aspect bodemopbouw vanwege beperkte aantasting van oppervlakte bodemprofiel. Deze effecten hebben te maken met de verbreding en verhoging van de bestaande waterkering en kunnen slechts

deels worden gemitigeerd, bijvoorbeeld door natuurcompensatie van de oppervlakte verloren natura 2000 gebied. Hiertegenover scoort de Klimaatdijk beperkt positief op het aspect landschap en watersysteem doordat de dijk als landschappelijk element door de verbreding wordt geaccentueerd en kwel afremt. Het effect van de klimaatdijk op het aspect externe veiligheid is zelfs positief vanwege een verlaging van de kans op een dijkdoorbraak of overstroming bij hoogwater aangezien de dijk steviger en hoger zal worden. Aandachtspunt voor de aanleg en eventuele bebouwing van de klimaatdijk zijn de in het gebied liggende hogedrukaardgasleidingen. Eveneens betreft de verontreinigde grond, die voorkomt op en rond de klimaatdijk, een aandachtspunt bij eventuele bebouwing. Verontreinigde grond zal bij bebouwing moeten worden afgegraven en vervoerd worden naar een depot of verwerkingsinstallatie waar de grond schoon gemaakt kan worden. Afhankelijk van de hoeveelheid grond zal dit in meer of minder mate kosten met zich meebrengen.

westelijke ontsluitingsweg

Tracé noord van de nieuwe ontsluitingsweg scoort zeer positief en tracé zuid positief op het aspect bereikbaarheid. De noordelijke variant scoort in dit opzicht positiever vanwege de korte en daarmee aantrekkelijke verbindingen. Tracé noord scoort zeer positief en tracé zuid positief op het aspect geluidbelasting door verplaatsing en verdeling en lichte afname van het geluidniveau. De zuidelijke ontsluitingsweg volgt een langer tracé met meer bebouwing en scoort daarom minder positief dan de noordelijke variant. De ontsluitingsweg tracé noord scoort positief op het verkeersnetwerk en het tracé zuid beperkt positief. Tracé noord scoort hier positiever doordat er een directe verbinding met Geldermalsen en de A15 ontstaat en de goede aansluiting op ontwikkelingen in de Lingense waarden.

Beide tracés scoren beperkt positief op het aspect luchtkwaliteit omdat door een betere verdeling van het verkeer de plaatselijke verhoogde concentraties verontreinigende stoffen zullen verminderen. Alleen het zuidelijke tracé scoort negatief op het aspect natuurwaarden buiten het Natura 2000 gebied en de EHS door verstoring van een weidevogelgebied ten zuiden van de kruising tussen de Betuwelijn en de A15. Deze verstoring treedt op door geluidsoverlast en bewegingen van het verkeer en kan gecompenseerd worden door het toepassen van geluidsarm asfalt en/of geluidschermen.

Het zuidelijke tracé scoort negatief op de aspecten landschap en cultuurhistorie vanwege aantasting van een waardevol kommengebied. Het noordelijke tracé scoort op deze aspecten beperkt negatief vanwege minder aantasting doordat het tracé korter is. Tracé zuid scoort negatief op het watersysteem vanwege doorkruising van watergangen, tracé noord scoort hier beperkt negatief vanwege de kortere lengte van het tracé en dus minder aanpassingen aan het watersysteem. Beide tracés scoren beperkt negatief op de aspecten archeologie en bodemopbouw vanwege aantasting van archeologische waarden en beperkte aantasting van oppervlakte bodemprofiel. Bovengenoemde negatieve effecten treden vooral op door de fysieke verschijningsvorm van de nieuwe ontsluitingsweg en kunnen slechts deels worden gemitigeerd. Hierbij kan gedacht worden aan bundeling van de nieuwe ontsluitingsweg met bestaande infrastructuur zoals de Betuwelijn, waardoor aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden mogelijk beperkt kan worden.

Met betrekking tot de nieuwe westelijke ontsluiting gaat op basis van de milieueffecten de voorkeur uit naar een noordelijk tracé als nieuwe ontsluitingsweg.



BIJLAGEN

Voor vier cruciale gebieden zijn deeluitwerkingen gemaakt, die in deze bijlage zijn opgenomen. Niet met het idee 'zo moet het', maar 'zo zou het kunnen'. De uitwerkingen bestaan dan ook met name uit beelden; de tekst is vooral toelichtend. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit deze uitwerkingen zijn in de plankaart verwerkt.

1. Overlinge

Al enige jaren wordt Overlinge, het landelijke gebied ten westen van Linge en spoorlijn tot aan de A15, genoemd als mogelijke locatie voor woningbouw op langere termijn. De structuurvisie maakt duidelijk dat er aan grootschalige bouw in dit gebied vanuit Tiel - ook op de langere termijn - geen behoefte bestaat. Belangrijker nog: Overlinge heeft grote landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, waardoor ontwikkeling tot een aantrekkelijk groen stedelijk uitloopgebied voor Tiel en zijn bewoners van veel groter nut is. Enige woningbouw, met name in voor Tiel zeldzame woonmilieus kan hierin ondersteunend zijn, maar vormt zeker niet het hoofddoel. Reden om voor dit in verschillende opzichten strategische gebied een schetsuitwerking te maken.

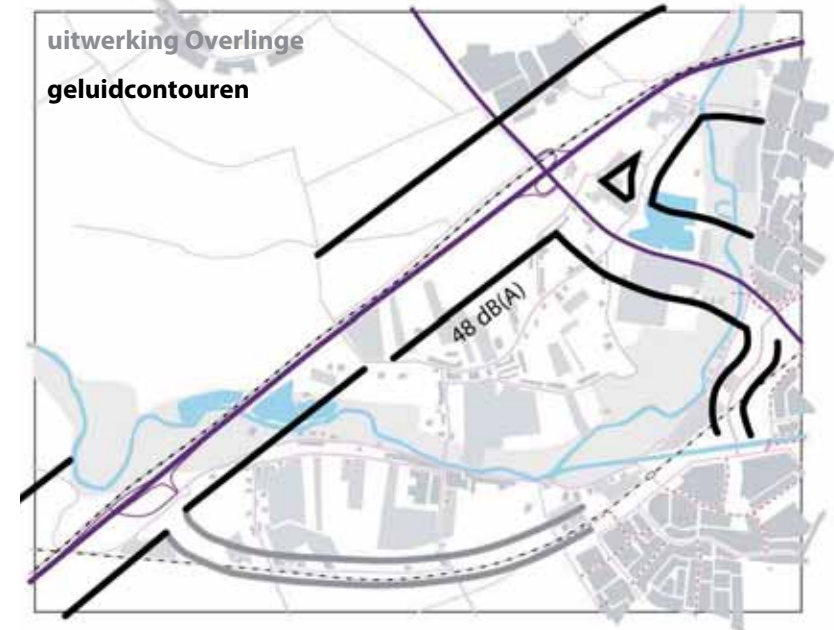
Het eerste kaartje vat de belangrijke gebiedskwaliteiten van Overlinge samen:

- Het voor het grootste deel fraaie en op enkele plaatsen uiterst fraaie Lingeland, met vrije door- en overzichten en op twee plaatsen een uitzichtpunt waar alle landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten bijeen komen.

- De zeer oude dorpslinten met kerk en fraaie huizen en boerderijen van Wadenhoijen en Kapel-Avezaath.
- De Lingedijken, soms open, soms zwaar beplant, maar altijd markant.
- Het groene (fruit en weide)landschap van oeverwal en kommen achter de dijken, met vaak fraaie boerderijen.

Er zijn ook zwakke of bedreigde kwaliteiten die verbetering behoeven:

- Al dat moois is niet of slecht toegankelijk voor de bezoeker; voor langzaam verkeer zijn extra oversteken over de Linge gewenst, de noordelijke oeverwal zou opengesteld moeten worden voor in ieder geval (natuur) wandelaars en op de zuidelijke Lingedijk rijdt veel te veel doorgaand autoverkeer.
- De provinciale weg is een barrière voor fietsers en wandelaars langs de Linge.
- Tussen Wadenhoijen en Kapel-Avezaath wordt het zicht op de Linge geblokkeerd door een perceel fruit tot aan de oever; bij Drumpt wordt de oostelijke oever van de Linge geblokkeerd door een groot fruitbedrijf; maat en schaal van enkele fruitteeltbedrijven nabij de Eng en Wadenhoijen vallen fors uit de toon bij het fijnmazige Lingelandschap.
- De nog aanwezige voorzieningen in Wadenhoijen en Kapel-Avezaath (school, herberg, winkel) dreigen te verdwijnen.
- Het zicht op het bedrijventerrein Bergakker vormt vanaf de N834 geen aantrekkelijke entree van Overlinge en Tiel.
- Helaas, maar niet meer te herstellen: de wand van A15 en Betuweroute die het (historische) zicht op Buren en Kerk-Avezaath definitief hebben afgesneden. De zware infrastructuur legt ook een relatief grote (geluid)contour over het



Overlingebied, waarbinnen het realiseren van geluidgevoelige functies zoals wonen niet mogelijk is. Op deze kaart is ook alvast een indicatie gegeven van de contour van een eventuele nieuwe ontsluiting Passewaaij.

De versterking van aanwezige kwaliteiten en aanpakken van de zwakke punten begint met de oplossing van het verkeersprobleem. Realisering van de gewenste westelijke ontsluiting van Tiel aan de noordzijde van de spoorlijn biedt de mogelijkheid de zuidelijke Lingedijk voor niet bestemmingsverkeer af te sluiten en deze route vrij te maken voor fiets- en wandelverkeer, de ruggengraat voor recreatief bezoek aan Overlinge.

Een volgende stap is het benoemen van een aantal doelstellingen die op termijn gehaald moeten worden:

- Behoud van de openheid en het groene karakter van het Lingeland en herstel van het zicht over de Linge bij Wadenhoijen en Drumpt.
- Twee nieuwe oversteken over de Linge die direct aansluiten op belangrijke stedelijke fietsroutes.
- Concentratie van grootschalige fruitteeltbedrijven en daaraan gelieerde handelsactiviteiten in het gebied tussen Laageinde-Zoelensestraat en A15, met groene inpassing en liefst zoveel mogelijk met een eigen ontsluiting richting N834.

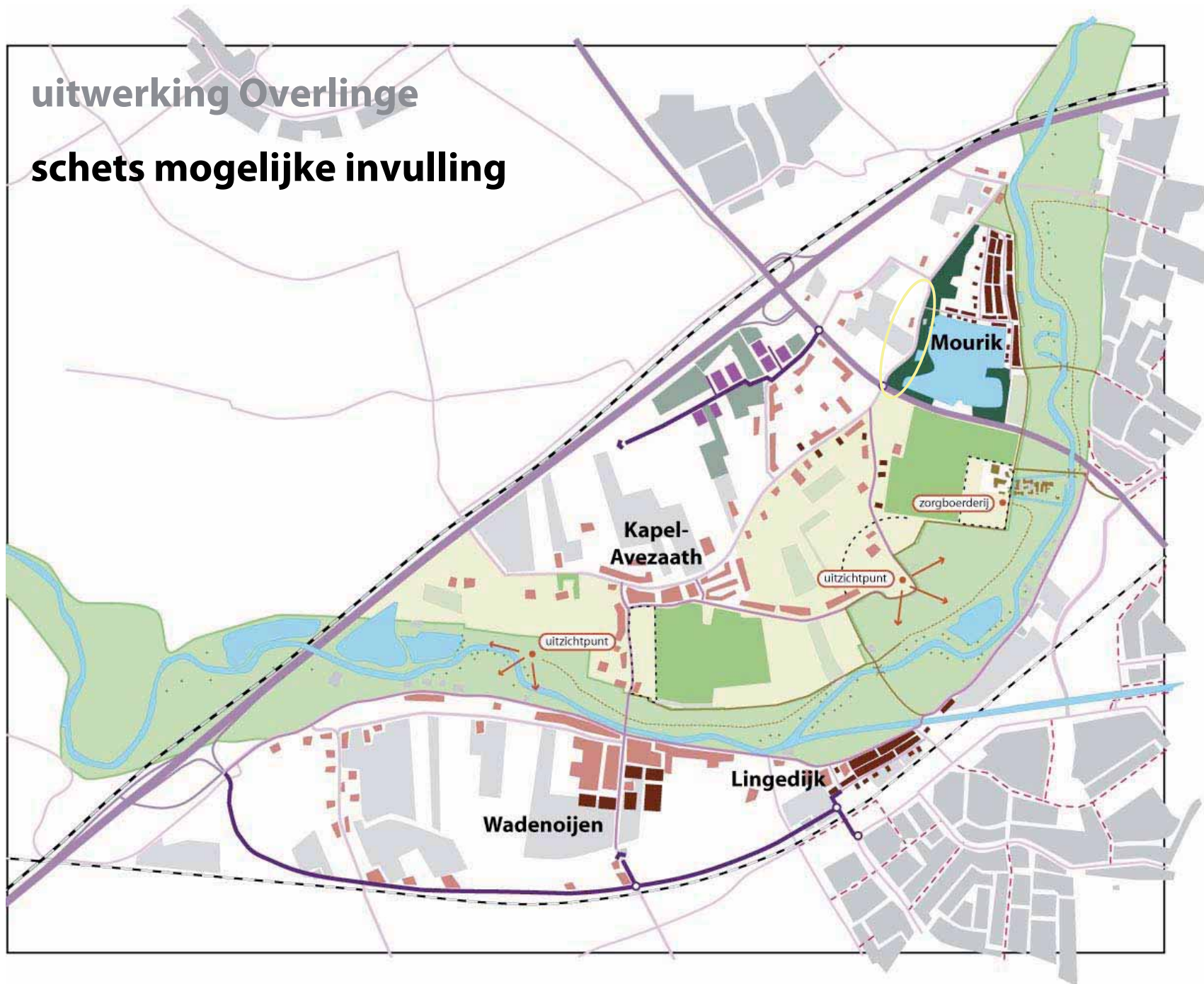
De uitwerkingsschets biedt een beeld van de mogelijke invulling van het Overlingegebied. Dijken en nieuwe fietsroutes hebben het fraaie gebied opengelegd voor Tielenaren en toeristen. Speciale aandacht wordt gegeven aan plekken met fraaie vergezichten. Deze zullen als 'groen rustpunt' worden ingericht. De kleinschalige nieuwe bewoning wordt niet gespreid over het gebied, maar er wordt juist aansluiting gezocht bij het beeld van de Betuwse

dorpen: een dorpsuitbreiding met ruime tuinen bij Wadenhoijen, het nieuwe dorpje Lingedijk (met mogelijk ook landgoedwonen) pal bij het station en de nieuwe fietsverbinding, en het dorpje Mourik bij de gelijknamige plas aan de andere zijde van de Linge bij Drumpt, eveneens met een nieuwe, directe fietsverbinding naar Tiel. Deze woningbouw betekent een welkome verbreding van het spectrum van Tielse woonmilieus, maar vormt ook een (financiële) drager voor de gewenste kwaliteitsslag in het landschap van Overlinge. In de schets zijn ook de nieuwe derde ontsluiting van Tiel/Passewaaij en van het fruitteeltconcentratiegebied tussen Bergakker en A15 te zien. Thedingsweert blijft als (fors ingeplante) zorgboerderij gehandhaafd waar - indien gewenst - kleinschalige voorzieningen voor bewoners, passanten en recreanten kunnen worden ingepast.

Het gat van Mourik biedt aan de westzijde van de plas in potentie ruimte voor een ontwikkeling als (verblijfs)recreatief gebied.

De laatste twee prenten bevatten referentiebeelden en dwarsprofielen van de nieuwe buurtschappen 'Lingedijk' en 'Mourik'. Daaruit wordt duidelijk dat het Lingedal over de volle breedte als fijnmazig rivierlandschap wordt gespaard en dat met de bebouwing aangesloten wordt op de klassieke manier van lintbebouwing langs de dijken. Lingedijk grenst met de (groene) achterzijde aan het spoor. Het dorpje Mourik krijgt tevens een voorzijde aan de plas. Wat betreft referentiebeelden voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit hoeven we niet ver te zoeken. De directe omgeving biedt meer dan voldoende fraaie voorbeelden om duidelijk te maken welke kwaliteiten haalbaar zijn in Overlinge.

uitwerking Overlinge
schets mogelijke invulling



uitwerking Overlinge referenties en profielen Lingedijk



uitwerking Overlinge

referenties en profielen Mourik





'WESTELIJKE GROENZONE'



STEDELIJK GROEN LANGS CENTRALE VERDEELROUTE

2. westelijke groenzone & Schaarsdijkweg

Tiel heeft veel fraai groen op buurtniveau, waarmee tevens het mozaïek van de vele verschillende buurten en wijken wordt 'aaneengekit'. Recreatiegroen op het niveau van de stad of zelfs de regio ontbreekt echter grotendeels. Rondom Tiel liggen diverse landschappen die zonder grootschalige ingrepen zeer goed deze functie zouden kunnen vervullen, maar die door hun geïsoleerde ligging (barrières van water in zware infrastructuur) en/of door hun onvoldoende interne ontsluiting nog maar weinig door recreanten worden bezocht. Dit geldt ondermeer voor het Overlingegebied, Zoelen en de uiterwaarden van de Waal, maar zeker voor het Lingelandchap.

Om deze gebieden bereikbaar te maken vanuit Tiel én ze onderling te verbinden voor recreanten (ideaal voor het maken van ommetjes tot langere tochten) zou de zuidelijke en westelijke rand van Tiel als multifunctionele, stedelijke groenzone ontwikkeld dienen te worden. In deze uitwerking worden de mogelijkheden hiertoe en de bouwstenen daarvoor verkend.

Het binnenstedelijke groen van Tiel van enig formaat is voornamelijk langs de toekomstige verdeelroute voor autoverkeer gesitueerd. Hier vindt men parken en complexen voor buitensport. Deze route kruist de westelijke groenzone in het Schaarsdijkweggebied, dat daarmee zowel de karakteristiek van de intensief te gebruiken stedelijke groenzones als die van de landelijke gebieden zou dienen te krijgen. Tevens ligt er een 'waterclaim' op dit relatief laag gelegen gebied voor de berging van stedelijk water in het geval van hevige en langdurige regenval.



SCHAARSDIJKWEGGEBIED ALS 'SCHAKELZONE'



(GEWENST) NETWERK VAN ROUTES VOOR LANGZAAM VERKEER

Wat betreft de ontsluiting en het onderling verbinden van deze groengebieden is in de paragraaf over het fietsverkeer én in de uitwerking voor Overlinge al het nodige gezegd. De aanleg van (ontbrekende) fiets- en wandelroutes langs de Linge, de nieuwe bruggen over het water en de passage van A15 en Betuweroute zijn cruciaal voor het functioneren van het Lingeland als stedelijk groengebied. Een voortvarende uitvoering van de plannen voor realisering van ontbrekende schakels in het routenetwerk langs het Inundatiekanaal spreekt voor zich. In de uiterwaarden van de Waal bestaat vooral behoefte aan 'natuurpaden' en eenvoudige bruggetjes over geulen en strangen.

In de Schakelzone is het voorstel het Masterplan stationsgebied om de provinciale weg onder het spoor door te leiden van belang om de diverse kruisende routes voor langzaam verkeer op een logische manier met elkaar te kunnen verknopen.

In een schetsontwerp voor het Schaarsdijkweggebied zijn eerste ideeën neergelegd voor een geleidelijke ontwikkeling van dit gebied tot het kruis- en brandpunt van de verschillende grote groene routes door en om Tiel. In het oostelijk deel, langs de Schaarsdijkweg, is ruimte voor de ontwikkeling van een sportcomplex van regionaal niveau, in aansluiting op de bestaande (buiten)sportvoorzieningen van Rauwenhof en Buitenweide. Dit complex zou kunnen bestaan uit een multifunctionele sporthal, een zwembad, kleinere hallen en zalen en bijhorende voorzieningen als horeca, sportwinkel e.d. Het gebied noordwestelijk van de Schaarsdijkweg krijgt primair een functie als groengebied met een waterbergende functie, maar is daarbij zeer geschikt voor medegebruik door sporters. Te denken valt aan cross- en hardloopbanen, een wielrenbaan/skeelerbaan e.d. Geleidelijk aan kan deze, zowel vanuit de stad als de regio zeer goed bereikbare zone (auto,

fiets, bus en spoor) uitgroeien tot het sportieve brandpunt in het rivierengebied.

De referenties geven een beeld van de inrichting en de activiteiten in het Lingeland, de Schakelzone, langs het Inundatiekanaal en langs de Waal.





**referentiebeelden
westelijke groenzone**

Linge



referentiebeelden
westelijke groenzone

Innundatiekanaal en Waal

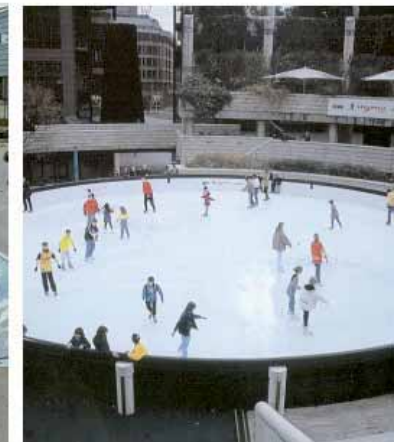




**referentiebeelden
westelijke groenzone**



Schakelzone



3. routes/entrees

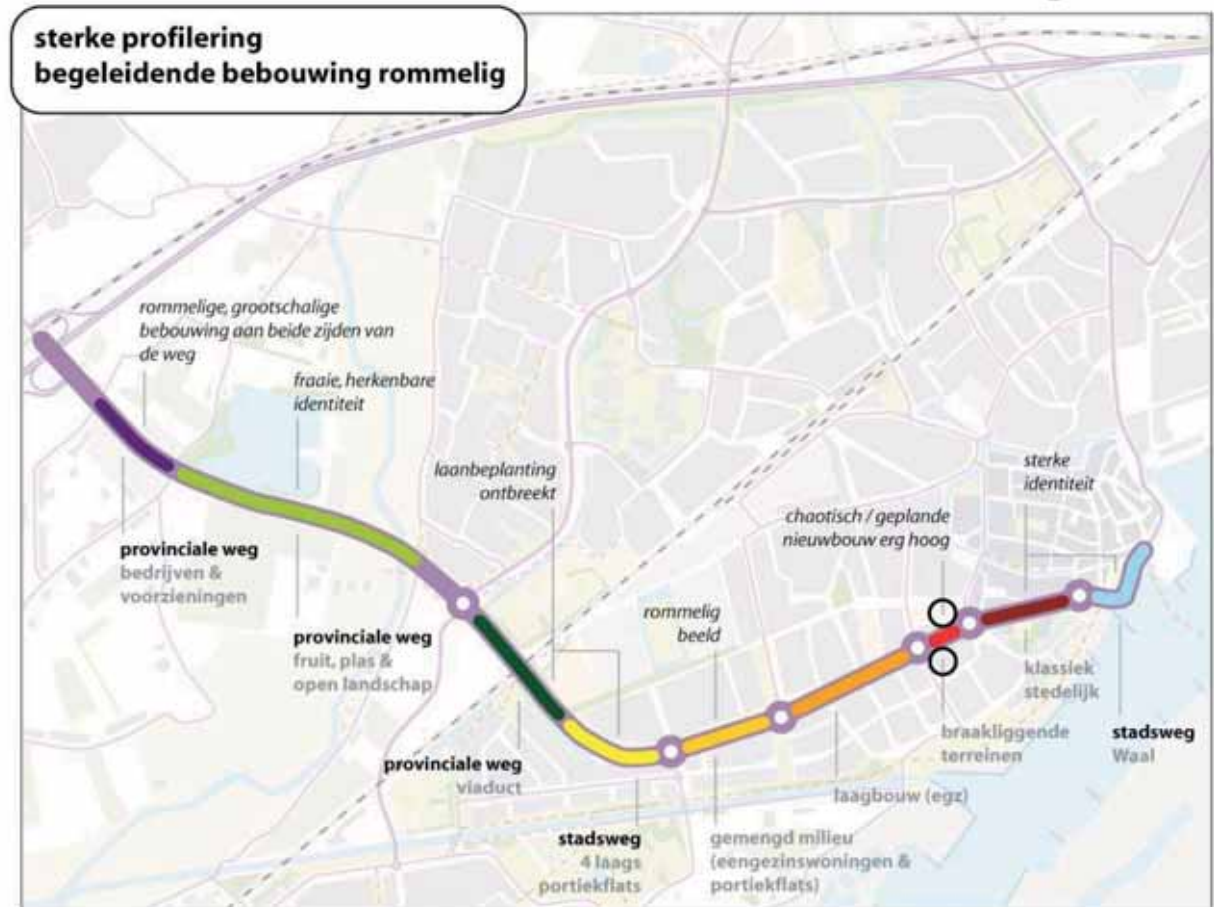
In de analyse van de ruimtelijke opbouw van Tiel was een van de conclusies dat de belangrijke toegangs- en verbindende routes binnen de bebouwde kom soms een onduidelijke oriëntatie bieden, regelmatig rommelig ogen en dat op een aantal plekken profiel, beplanting en bebouwing niet passen bij de functie van de betreffende weg.

In het verkeersplan is een duidelijke ordening in de wegenstructuur aangebracht: vier 'inprikkers' tot in het centrum vanaf een centrale verdeelroute die de verschillende wijken én belangrijke (boven)lokale functies aaneenrijgt.

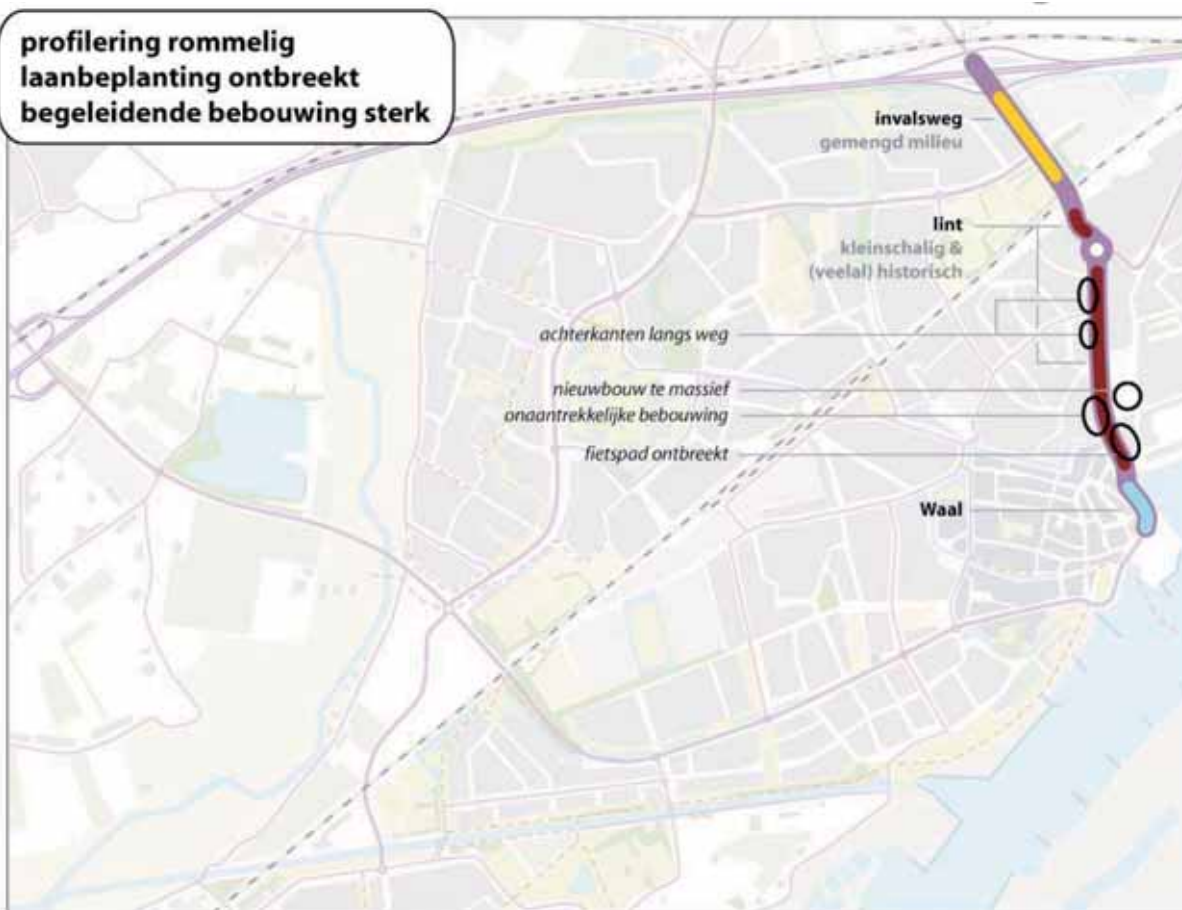
In deze uitwerking vindt een analyse plaats van de feitelijke karakteristieken van de twee belangrijkste invalroutes naar het centrum én de centrale verdeelroute wat betreft het profiel, de beplanting en de begeleidende bebouwing en wordt beoordeeld waar en waarom er sprake is van sterke of zwakte punten. De gebruikte kleuren op de kaart voor de verschillende wegdelen geven een beeld van het overheersende karakter:

- licht tot donkergroen = groen, landelijk karakter en mate van beplantingsdichtheid (donkergroen = bosmassa)
- licht tot donkerpaars = mate van bedrijvigheid
- lichtgeel tot oranje = mate van stedelijkheid van de langsliggende woonbebouwing
- rood tot donkerrood = mate van stedelijke functies en beleving van de stad
- lichtblauw = zicht over de rivier

Bij de westelijke inprikkers valt het relatief snel wisselende karakter op: van industrie via landelijk naar bebouwd; vervolgens een stuk bos en dan van groen wonen stapsgewijze tot stedelijk bij de toekomstige Westluidense Poort. De profilering van de weg zelf (met middenberm tot in de stedelijke zone)



WESTLIJKE INPRIKKER



OOSTELIJKE INPRIKKER

en de begeleidende beplanting bieden een goede continuïteit in de overgang van buitengebied (provinciale weg) naar het centrum (stadsweg). Alleen bij de 'bult' over het spoor ontbreekt laanbeplanting en is de weg in een bos gelegd. Het probleem zit 'm eerder in de begeleidende bebouwing die op enkele plaatsen rommelig oogt en qua schaal en functie soms uit de toon valt. Dat geldt ondermeer voor de entree bij Bergakker en op de overgang van woonwijk naar stad waar een zeer groot bouwblok verrijst, dat direct daarna opgevolgd wordt door rommelige en kleinschalige begeleidende bebouwing.

Het fotoserietje maakt duidelijk wat goed is in de profilering en waar de zwakke plakken in de begeleidende bebouwing zijn te vinden.

Bij vernieuwing en transformatie van bebouwing langs de weg zou gestreefd moeten worden naar meer geleidelijke overgangen en het handhaven van een 'groene plint'. Als de brug over het spoor vervangen wordt door een tunnel is het zover mogelijk doortrekken van middenberm en begeleidende laanbeplanting van belang.

Bij de oostelijke inprikker is nog meer dan bij de Nieuwe Tielseweg sprake geweest van het 'opwaarderen' van een eeuwenoude uitvalsweg tot een moderne verkeersweg. Dit geeft altijd problemen in met name de profilering en begeleidende beplanting, omdat hiervoor vaak letterlijk de ruimte ontbreekt. Ook de begeleidende bebouwing is vaak van een ander karakter dan men bij een moderne stadsroute voor autoverkeer zou verwachten. Van een andere kant bezien is dat tegelijkertijd een sterk punt: het historische karakter van de route is duidelijk en kan ingezet worden om snelheid en gedrag van het autoverkeer van en naar de binnenstad binnen de perken te houden.

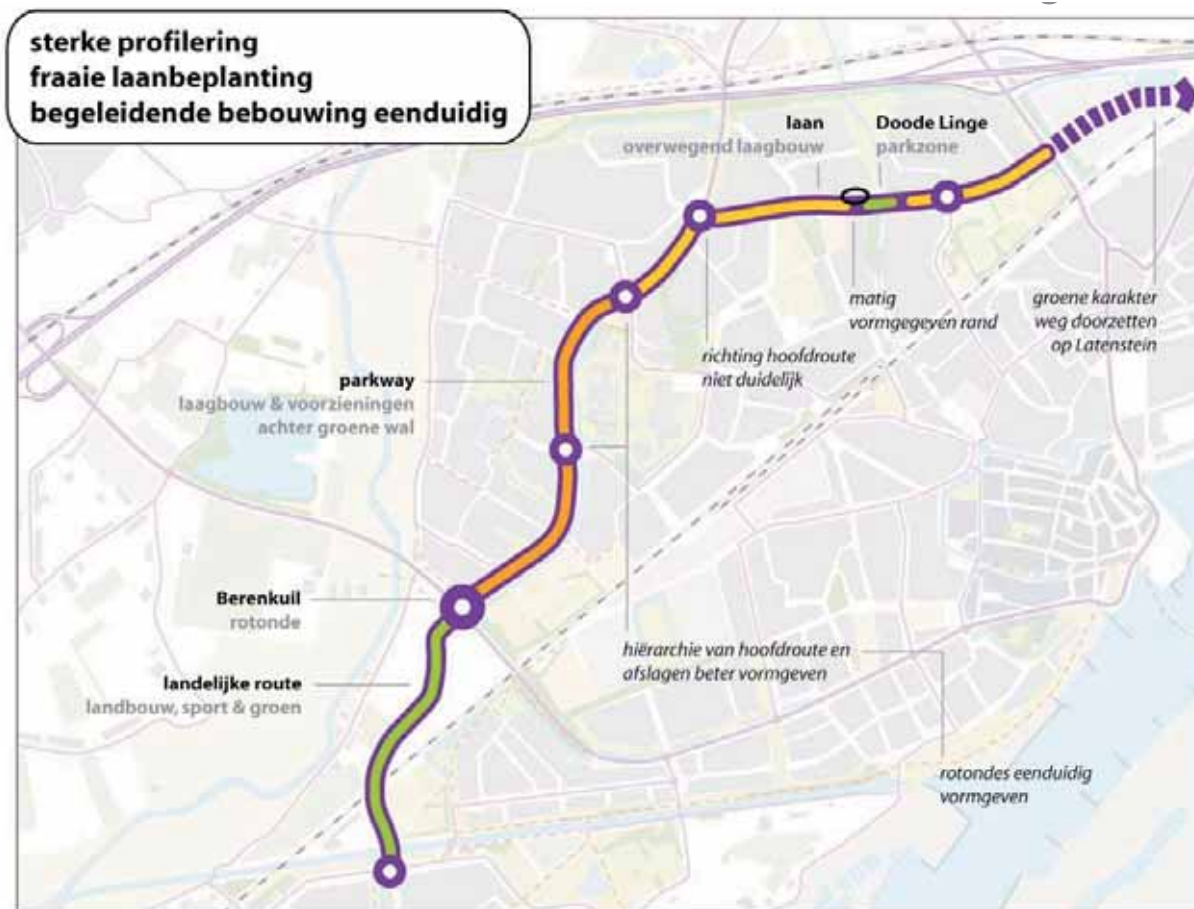
De fotoserie geeft aan dat het profiel inderdaad sterk wisselt, laanbeplanting meestal ontbreekt,

maar dat de begeleidende bebouwing vaak als 'charmant' kan worden betiteld. Alleen het grote nieuwe blok op de plek van de voormalige Daalderopfabriek valt enigszins uit de toon.

Deze sterke afwisseling blijft in de toekomst gehandhaafd. Bij herprofilering van de weg - na voltooiing van de verschillende bouwactiviteiten - kan geprobeerd worden wat meer eenheid in het profiel te brengen en het groene karakter enigszins te versterken. Bedacht moet worden dat autoverkeer komend van de A15 na de kruising met het spoor te maken krijgt met de keuze uit een alternatieve route naar station en centrum (de binnenkort te realiseren Parallelweg) waardoor handhaving van het woonbuurtkarakter op de Binnenhoek geen groot bezwaar is.

Het karakter van de centrale verdeelroute is dat van een fraaie parkweg voor rustig autogebruik. Het enige minder duidelijke punt in de route is de aansluiting Rivierenlandlaan - Laan van Westroijen, waar het doorgaande karakter van de verdeelroute even zoek is geraakt.

Bij het doortrekken van de verdeelroute door Westroijen naar Latenstein zal er voor gezorgd moeten worden dat de kwaliteiten van de weg gecontinueerd worden.



CENTRALE VERDEELROUTE

WESTELIJKE INPRIKKER:

- STERKE PROFILERING
- BEGELEIDENDE BEBOUWING ROMMELIG



OOSTELIJKE INPRIKKER:

- PROFILERING ROMMELIG
- LAANBEPLANTING ONTBREEKT
- BEGELEIDENDE BEBOUWING STERK



CENTRALE VERDEELROUTE:

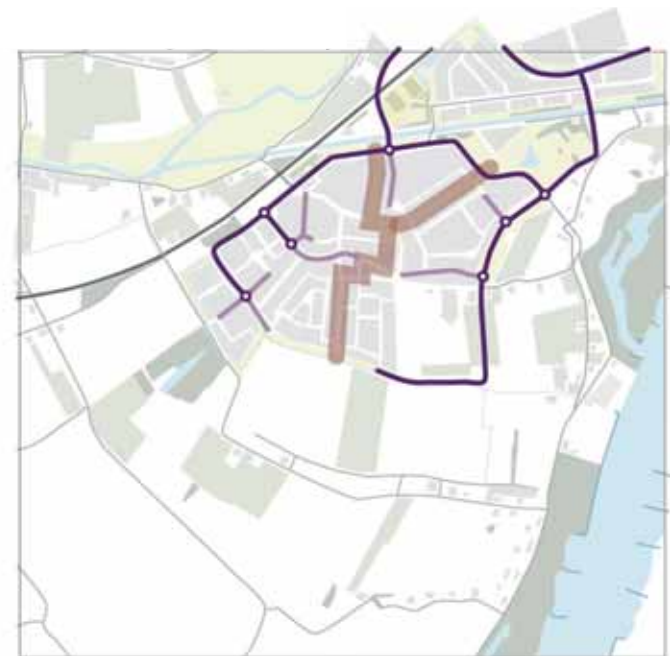
- STERKE PROFILERING
- FRAAIE LAANBEPLANTING
- BEGELEIDENDE BEBOUWING EENDUIDIG



4. Passewaaij

Passewaaij vormt al jaren de belangrijkste Tielse uitbreidingslocatie en zal ook de komende jaren verder worden uitgebouwd. In de Visie Wonen en Werken is al aangegeven dat in ieder geval nog tot en met wijk 11 zal worden doorgebouwd. In deze structuurvisie worden daar nog uitbreidingsmogelijkheden aan toegevoegd. Deze uitwerking schetst een beeld van de mogelijkheden voor verdere uitbouw van Passewaaij. Daarbij is een aantal zaken van belang:

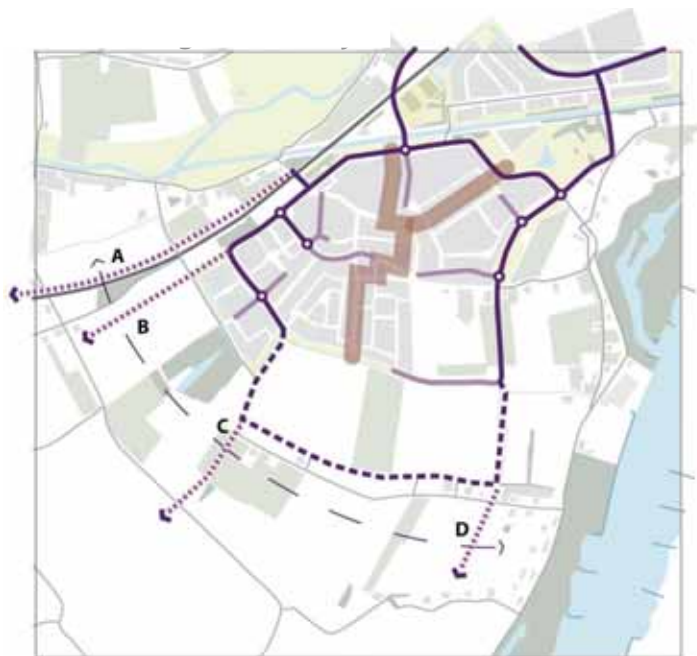
- Passewaaij is opgebouwd volgens een strikt verkeersconcept. Autoverkeer maakt gebruik van het hoofrijzer en prikt de verschillende buurten in. Het is niet mogelijk om met de auto door de wijk naar de andere kant te rijden. Het gebied binnen het hoofrijzer is dan ook vooral ingericht voor fietsers en voetgangers. Hoewel deze structuur uiteraard beperkingen oplevert wegen deze vooralsnog niet op tegen de voordelen van een rustige woonbuurt met veel directe fietsroutes en een beperkt aantal kruisingen met autowegen. Uitgangspunt is dan ook om bij verdere uitbouw van Passewaaij op deze structuur voort te borduren.
- Het wijkcentrum van Passewaaij ligt in het hart van de wijk, perfect bereikbaar per fiets. De fietsstructuur kan op een aantal plaatsen verder worden aangevuld (stippellijnen). Bij uitbreiding van Passewaaij in zuidelijke richting moeten de mogelijkheden worden onderzocht voor het ontwikkelen van nieuwe vrijliggende fietsroutes, bijvoorbeeld langs de Zennewijnense Wetering.
- Al bij het realiseren van buurt 11 zal het nodig zijn een derde ontsluiting voor Passewaaij te realiseren. Het ligt voor de hand deze derde ontsluiting te combineren met de gewenste westelijke



HOOFDRIJZER PASSEWAAIJ: AUTO MOET OMRIJDEN



ROUTES VOOR LANGZAAM VERKEER + (MOGELIJKE) AANVULLINGEN



ZOEKGEBIED WESTELIJKE ONTSLUITING



MOGELIJKE KWALITEITSDRAGERS

ontsluiting van Tiel. Hoewel voor deze westelijke ontsluiting in principe een breed zoekgebied wordt gehanteerd kunnen wel plekken worden aangegeven waar een aansluiting logisch zou zijn. In deze structuurvisie wordt overigens een ruimtelijke voorkeur uitgesproken voor een westelijke ontsluiting aan de noordzijde van het spoor.

- Er liggen plannen om het hoofdzijzer voor autoverkeer uit te bouwen tot een complete ring. Zeker bij verdere ontwikkeling van Passewaaij lijkt dit nodig om al te veel omrijden met de auto te voorkomen. Het exacte tracé voor de ring ligt nog niet vast.
- Het centrum van Passewaaij functioneert niet optimaal. Het is met name lastig bereikbaar per auto en er is te weinig parkeergelegenheid, vooral aan de westkant. Daarnaast zijn de uitbreidingsmogelijkheden zeer beperkt. Bij een verdere uitgroei van Passewaaij kan worden overwogen het centrum geheel of gedeeltelijk te verplaatsen. Te denken valt aan het verplaatsen van de scholen in zuidelijke richting. De nieuwe delen van Passewaaij zullen naar verwachting de komende jaren namelijk kinderrijker zijn dan de wat oudere delen. Met zo'n verplaatsing komt ruimte vrij voor uitbreiding van het winkelaanbod en extra parkeren. Extra onderzoek is nodig om alle opties in beeld te brengen.
- Vast staat dat uitbreiding van Passewaaij in zuidelijke richting zal plaatsvinden. De Zennewijnse Wetering en de Bredestraat / Maatsestraat lijken goede aangrijpingspunten te bieden om als kwaliteitsdragers op te pakken. Dat kan bijvoorbeeld door deze oost-west structuren te benutten als routes voor langzaam verkeer, met name richting het open landschap en de Waal. De inrichting van de Passewaaijse Hogeweg kan daarbij als voorbeeld dienen.

Voor de mogelijke uitbreiding van Passewaaij zijn twee modellen getekend, rekening houdend met uitplaatsingsmogelijkheden voor het wijkcentrum en het afronden van het hoefijzer. De vormgeving van de overgang naar het omliggende landschap vormt een belangrijk punt van aandacht.

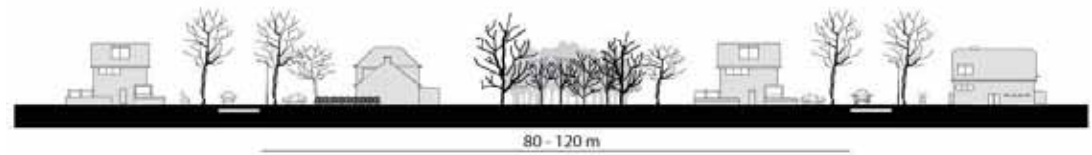
Model A gaat uit van een ring direct langs of over de Maatsestraat. Het gebied binnen de ring kan geheel worden volgebouwd, overwegend met eengezinswoningen. Langs de Bredestraat is ruimte voor een zone met woningen in lagere dichtheden en ook in het open landschap richting de Waal liggen mogelijkheden voor het realiseren van groene woonmilieus, bijvoorbeeld in de vorm van woningen geclusterd in hoven. Voor het wijkcentrum wordt een uitplaatsingsmogelijkheid gerealiseerd op een zowel voor auto als fiets perfect bereikbare plek. Het voordeel van dit model is dat flinke aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd. Het grote nadeel is dat de auto-ontsluiting precies op de landschappelijk en recreatief gezien meest aantrekkelijke plek terechtkomt. Een hoogwaardige overgang tussen wijk en omliggend landschap is hierdoor eigenlijk niet mogelijk. Model B zet daarom in op een kleinere autoring, precies tussen de Zennewijnse Wetering en de Maatsestraat. Hierdoor kan het gebied ten zuiden van de ring veel gedifferentieerder worden ingevuld en liggen er meer mogelijkheden om diverse woonmilieus te ontwikkelen en zodoende in te kunnen spelen op een mogelijk veranderende woningvraag. Om maximale flexibiliteit in te bouwen is het wel verstandig om twee tracés te reserveren voor een eventuele uitbreiding van de ring, mocht hier ooit behoefte aan ontstaan. Ook in dit model liggen er interessante mogelijkheden om in het gebied tussen Passewaaij en Waal groene woonmilieus te ontwikkelen.





MODEL B

Model B heeft de duidelijke voorkeur en de hoofdlijnen van dit model zijn dan ook op de Plankaart van deze structuurvisie terug te vinden. Welk model uiteindelijk ook gekozen wordt, duidelijk is in ieder geval dat het een model moet zijn dat flexibiliteit biedt. Flexibiliteit om de wijk op elk gewenst moment ruimtelijk af te kunnen ronden. De vraag naar eengezinswoningen zal immers ergens in de periode tussen 2015 en 2030 geheel wegvallen.



GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- Arcadis & gemeente Tiel, Groenstructuurplan Tiel, februari 2005.
- BGSV, Hertogenwijk Tiel, stedenbouwkundige visie, maart 2004.
- BRO, Beleidsnota recreatie en toerisme, december 2005.
- BRO, gemeente Tiel - consumenten en bezoekersonderzoek 2005, juni 2005.
- BügelHajema, Nota van uitgangspunten voor een visie op de binnenstad van Tiel, juni 2006.
- BügelHajema, Ruimtelijke visie voor de binnenstad van Tiel, februari 2007.
- Centraal bureau voor de statistiek (CBS), gemeente op maat - Tiel, 2007.
- Centraal bureau voor de statistiek (CBS), gemeente op maat - Geldermalsen, 2007.
- Droogh Trommelen en Partners, Tiel Passewaaij en Kwadrant - ontwikkelingsvisie winkelcentra, oktober 2006.
- Gemeente Tiel, Detailhandelsnota Tiel (+ Bijlagenrapport), januari 2006.
- Gemeente Tiel, Hoogbouwvisie, oktober 2006.
- Gemeente Tiel e.a., Koersnota hoofdstructuren Tiel - denkrichting als basis voor het TVVP en de structuurvisie, april 2007.
- Gemeente Tiel e.a., Masterplan Waalfront Tiel, augustus 2006.
- Gemeente Tiel, Milieuprogramma 2007, februari 2007.
- Gemeente Tiel, Nulsituatie Milieu, 2007.
- Gemeente Tiel e.a., Nota van uitgangspunten Masterplan stationsgebied Tiel, juni 2007.
- Gemeente Tiel e.a., Masterplan stationsgebied Tiel, september 2009.
- Gemeente Tiel, Parkeervisie - dynamische parkeerbalans, oktober 2007.
- Gemeente Tiel, Sportbeleid gemeente Tiel 2005 - 2015, g.d.
- Gemeente Tiel, Tiel-oost droger en mooier, voorkeursscenario voor het bestrijden van wateroverlast, augustus 2008.
- Gemeente Tiel, Toekomst van Tiel - Tiel in 2020, april 2002.
- Gemeente Tiel, Verkenningsnota Economie, g.d.
- Gemeente Tiel, Visie Wonen en Werken, oktober 2004.
- Gemeente Tiel, Woonvisie Tiel 2007 - 2010, van kwantiteit naar kwaliteit, maart 2007.
- Goudappel Coffeng, Mobiliteitsvisie Tiel 2008 - 2020, november 2007.
- Historische werkgroep Tiel, Canon Tielse geschiedenis - de vijftig belangrijkste momenten uit de geschiedenis van Tiel en omgeving, g.d.
- Intergemeentelijk orgaan rivierenland, Eén lijn voor kwaliteit, experiment ruimtelijk beleid rivierenland, november 2002.
- Leisure Result, Kansen tussen de dijken - toeristisch recreatieve visie en actieplan rivierenland, november 2006.
- Ministerie van VROM, Nota Ruimte - ruimte voor ontwikkeling, januari 2006.
- NIBAG, Integraal huisvestingsplan - onderwijsaccommodaties Tiel, april 2007.
- Pronexus, Bevolkingsprognose en etniciteitsprognose 2007 - 2027 gemeente Tiel, juni 2007.
- Provincie Gelderland, Streekplan Gelderland 2005, juni 2005.
- Provincie Gelderland - PWE, Uitkomsten werkgelegenheidsenquête Gelderland, 2006.
- Raap archeologisch adviesbureau, Cultuurhistorische waardenkaart gemeente Tiel, maart 2005.
- Rabobank - stafgroep economisch onderzoek, Cijfers en trends - Gelderland, november 2002.

- Regio Rivierenland, Structuurvisie Rivierenland 2004 - 2015, 2004.
- Researchcentrum voor onderwijs en arbeidsmarkt (ROA), De Gelderse arbeidsmarkt 2003 - 2008, februari 2005.
- RIGO research, Gelderse steden in profiel - GSO-monitor, vervolgmeting 2006, juni 2006.
- Staatsbosbeheer, Lonkend rivierenland - visie van Staatsbosbeheer op de rivieren, juni 2003.
- Taken landschapsplanning, Bestemmingsplan buitengebied Tiel, februari 1998.
- Vereniging tot behoud van het Lingeland, visie op behoud en ontwikkeling van het Lingeland, maart 2007.
- Witteveen&Bos, Milieubeleidsplan Tiel 2001 - 2004, 2001.

Deze structuurvisie is opgesteld door bureau Nieuwe Gracht onder begeleiding van een ambtelijke projectgroep. In deze projectgroep hadden zitting:

- Jeroen van den Bergh (projectleider)
 - Karin van Dorenmalen
 - Letty van Lieshout
 - Marcus Rietveld
 - Paul Stienstra
-
- Wim Keijsers (Nieuwe Gracht)
 - Jan Willem Tap (Nieuwe Gracht)

alles uit dit rapport mag overgenomen en gebruikt worden, mits met bronvermelding.



bij dit rapport hoort een losse plankaart

Colofon

Gemeente Tiel
Achterweg 2
Postbus 6325, 4000 HH Tiel
Tel: (0344) 637 111
Fax: (0344) 637 299
e-mail: gemeente@tiel.nl
internet: www.tiel.nl

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Druk: Repro gemeente Tiel

Augustus 2009