



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Westelijk ontsluitingsweg Tiel

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 oktober 2024 / projectnummer: 3833



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Tiel wil de bereikbaarheid van Tiel en specifiek de wijk Passewaaij verbeteren. Hiervoor onderzoekt ze vijf oplossingen. Deze bestaan onder meer uit het verbeteren van de N834 en vier tracés voor een nieuwe weg tussen de A15 en de westkant van Tiel (zie figuur 1).

De gemeente Tiel heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) gevraagd tussentijds te adviseren over het eerste deel van het milieueffectrapport (MER Fase 1).¹ Dit rapport bevat de milieuonderbouwing voor de keuze tussen het verbeteren van de bestaande weg of de aanleg van een nieuwe route. In een later op te stellen (project-)MER Fase 2 worden de milieugevolgen van die keuze in meer detail onderzocht. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER Fase 1. Uit de vijf alternatieven heeft het College alternatief 5, tracé Ophemertsestraat als voorkeursalternatief gekozen, met verwijzing naar het draagvlak. Deze keuze staat niet in het MER maar is in een Collegevoorstel van de gemeente Tiel² verwoord.

Wat staat in het MER?

Volgens het MER Fase 1 draagt het verbeteren van de N834 onvoldoende bij aan het doel om de bereikbaarheid van Tiel en doorstroming van de toekomstige verkeersgroei af te wikkelen. De vier andere alternatieven³ dragen bij aan een betere ontsluiting van de woonwijk Passewaaij. Ook verminderen de alternatieven het sluipverkeer op de Lingeweg en de Lingedijk. Dit heeft een positieve werking op de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Het verbeteren van de N834 geeft de minste negatieve milieueffecten. De andere alternatieven hebben geluidseffecten op stiltegebieden en er zijn negatieve effecten op ruimtegebruik, landschap, cultuurhistorie en archeologische waarden. Dit geldt ook voor effecten op de waterhuishouding en de waterkwaliteit. Verder scoren de nieuwe wegen minder goed op duurzaamheid. Voor alle alternatieven zijn er negatieve effecten op beschermde soorten en is er mogelijk sprake van een toename van de stikstofdepositie op één of meer Natura 2000-gebieden, afhankelijk van de ligging van het tracé.

Wat is het tussentijdse advies van de Commissie?

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER Fase 1 dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het nemen van de voorkeursbeslissing over het tracé van de westelijke ontsluitingsweg Tiel. Het gaat om de volgende punten:

¹ *Westelijk ontsluiting Tiel. Haalbaarheidsonderzoek en plan-MER, versie 5.0. Movares. 21 november 2023.*

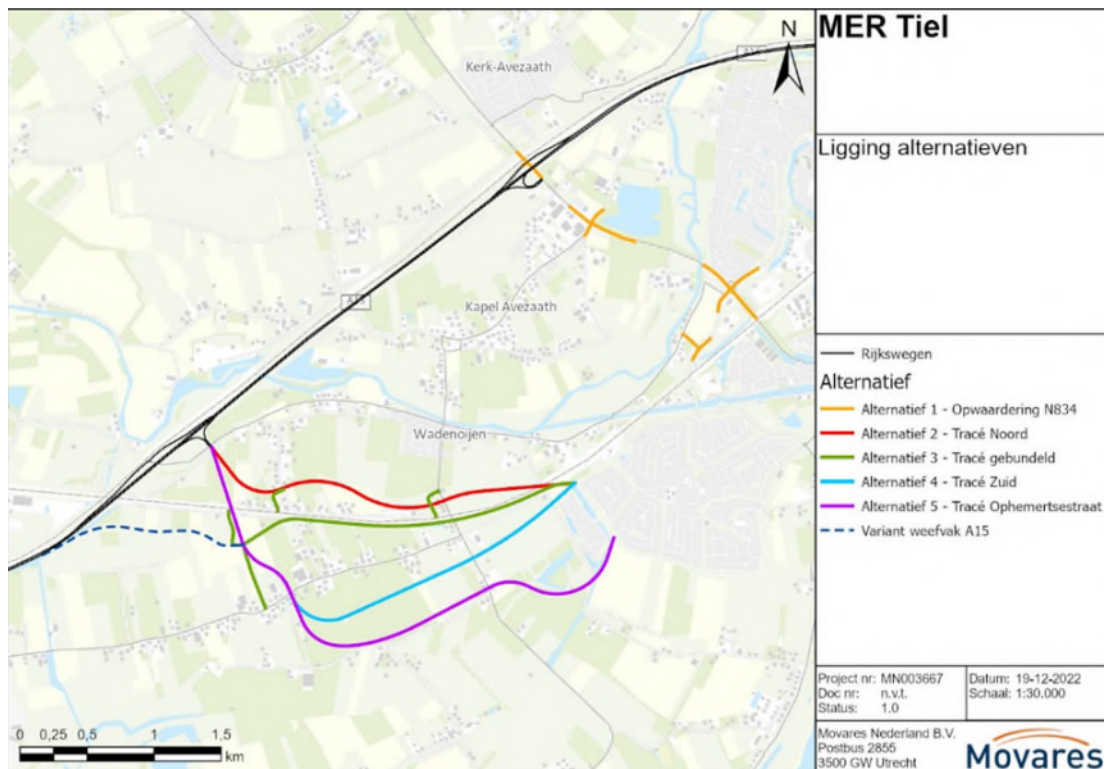
² Memo Movares aan College van B&W Tiel, X27-SM-HS-MEMO-24000637, 20 maart 2024.

³ Alternatief 1: de provinciale weg (N834, van en naar de A15) zo verbeteren dat er geen nieuwe weg nodig is. Alternatief 2: een tracé door het gebied ten noorden van de spoorlijn Geldermalsen-Tiel. Alternatief 3: een tracé zo dicht mogelijk tegen de zuidkant van de spoorlijn Geldermalsen-Tiel. Alternatief 4: Een tracé door het gebied ten zuiden van de spoorlijn Geldermalsen-Tiel, verder van de spoorlijn af. Alternatief 5: een tracé tussen buurt 8 in Passewaaij en de toekomstige buurt 9, dat verder evenwijdig loopt met de Ophemertsestraat en de Nieuweweg.

- **Voor welke verkeersproblemen de weg een oplossing moet bieden:** goed inzicht in de huidige (verkeers)situatie is noodzakelijk om de juiste doelen te stellen en oplossingen te vinden.
- **Concrete doelen en in hoeverre ze worden gehaald:** een duidelijke uitleg en kwantificering ontbreekt over welke doelen op basis van de probleemstelling er zijn gesteld. Ook is niet helder of er samen met dit project ook andere doelstellingen, zoals voor klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid worden gesteld.
- **Voldoende uitwerking van de alternatieven:** de alternatieven volgen op het vaststellen van duidelijke probleem- en doelstellingen. In algemene zin ontbreken nu uitwerkingen van alternatief 1b, andere mobiliteitsmaatregelen en een toets aan het doelbereik. Verder is niet duidelijk welke rol milieuoverwegingen hebben gespeeld bij de ontwikkeling van de alternatieven.
- **Effecten op beschermde natuur volledig beschrijven:** de stikstofdepositieberekeningen per alternatief zijn onvolledig. Dit komt vanwege het ontbreken van de op te heffen agrarische emissies bij alternatieven op landbouwgrond. Ook ontbreekt voldoende inzicht in de aanwezigheid van beschermde soorten.
- **Verdere uitwerking van een aantal milieuthema's in deze fase:** dit geldt voor landschap, cultureel erfgoed en grondstoffengebruik.
- **Een goed leesbare samenvatting:** deze is belangrijk voor bestuurders en andere belanghebbenden om het MER goed te doorgronden.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER Fase 1 op te nemen, zodat de milieu-informatie kan meewegen bij het besluit over het voorkeursalternatief voor de westelijke ontsluitingsweg Tiel.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze adviezen voor de op te stellen aanvulling. In hoofdstuk 3 geeft ze aanbevelingen voor het MER Fase 2.



Figuur 1: Alternatieven westelijke ontsluitingsweg Tiel (bron: MER).

Aanleiding MER

De gemeente Tiel wil de ontsluiting van Tiel en in het bijzonder woonwijk Passewaaij verbeteren. Vijf alternatieven zijn opgesteld om de A15 te verbinden met de westkant van Tiel. De gemeente legt eerst in een raadsbesluit vast welk alternatief de voorkeur heeft. Daarvoor is een vrijwillig plan-MER opgesteld (MER fase 1).

Later wordt bij het ruimtelijk plan, waarin de gekozen oplossing juridisch in het omgevingsplan wordt vastgelegd, een meer gedetailleerd project-MER (MER fase 2) voor het voorkeursalternatief opgesteld, zo staat in het MER. Advies van de Commissie is dan vrijwillig. Wel geldt, als dan blijkt dat nog een Passende beoordeling voor het ruimtelijk plan nodig is, in dat geval ook een plan-mer-plicht en moet de Commissie ook bij het ruimtelijk plan weer om advies gevraagd worden.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Tiel – besluit over de ontsluitingsweg.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3833 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies en adviezen voor de aanvulling

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Tiel.

2.1 Probleemanalyse en huidige situatie

Probleemanalyse

De gemeente Tiel heeft volgens het MER te maken met toenemende verkeersproblematiek op diverse punten in de stad. De doorstroming op de N834 en de Schaarsdijkweg verslechtert, dit geldt ook voor de A15. Verder neemt de bereikbaarheid van de wijk Passewaaij af.⁴ Het MER werkt de probleemstelling voor de bereikbaarheid van de wijk Passewaaij en de verkeersproblemen tussen de wijk en de kern van Tiel echter niet verder uit. Het is daardoor onduidelijk:

- wat en hoe groot precies de verkeersproblemen zijn die moeten worden opgelost⁵;

⁴ In het MER staat overigens dat de (nieuwe) bewoners van de wijk Passewaaij vooral op Tiel zelf gericht zijn. Het is volgens de Commissie de vraag of dit juist is. Dit zou namelijk de weg overbodig maken.

⁵ Het MER benoemt de bereikbaarheid van de wijk Passewaaij, maar maakt dit niet concreet.

- in hoeverre een verbetering van de doorstroming op de N834 of de aanleg van een ontsluitingsweg naar de A15 een oplossing hiervoor biedt voor bijvoorbeeld het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijk Passewaaij.

Door het Rijk wordt overigens geen prioriteit gegeven aan de doorstromingsproblematiek op de A15. De alternatieven bieden daarvoor ook geen oplossing.

Huidige verkeerssituatie

Om te weten wat de precieze problematiek is, moet de huidige verkeerssituatie voldoende kwantitatief in beeld zijn. De Commissie constateert dat het MER de verkeerscijfers niet compleet en niet navolgbaar presenteert. Daardoor zijn de autonome ontwikkelingen niet goed te duiden.⁶ Dit geldt bijvoorbeeld voor de berekeningen voor de deelthema's doorstroming, oversteekbaarheid, netwerkeffecten, robuustheid en verkeersveiligheid.

Het ontbreken van een navolgbare probleemanalyse en een voldoende gedetailleerde beschrijving van de verkeerssituatie zorgt ervoor dat de effectiviteit en effecten van de onderzochte alternatieven niet goed te duiden zijn. Een voorkeursbeslissing waarbij het milieubelang volwaardig meeweegt is op dit moment dan ook nog niet mogelijk. Meer gegevens kunnen overigens ook tot andere conclusies over de alternatieven leiden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen, de huidige situatie voor verkeer en milieu nader te onderbouwen en de probleemanalyse daarop te baseren. Werk daartoe de volgende informatie uit:

- Maak het bereikbaarheidsprobleem van Passewaaij inzichtelijk en werk de huidige verkeerssituatie gedetailleerd uit. Zie hiervoor de aanwijzingen onderaan paragraaf 2.3.
- Geef precies aan waarvoor een oplossing nodig is. Dit is de basis voor de ontwikkeling van alternatieven.
- Maak duidelijk waarom lokaal een oplossing moet worden geboden voor de regionale bereikbaarheid, de aanrijroute voor de bewoners van Tiel of als uitwijkroute voor calamiteiten op het hoofdwegennet.

2.2 Doelstellingen en doelbereik

Op basis van een scherpe probleemstelling kunnen heldere doelen worden geformuleerd. In het MER zijn doelstellingen geformuleerd voor verkeer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, sluipverkeer en regionale bereikbaarheid. Deze zijn echter onvoldoende kwantitatief uitgewerkt.⁷ Het valt de Commissie overigens op dat er geen doelen voor (duurzaam) mobiliteitsmanagement zijn uitgewerkt.

Daarnaast ontbreekt ook een beschrijving van de kansen om doeleinden voor andere beleidsterreinen te halen. Juist een nieuwe verbinding of aanpassing van de huidige weg kan kansen bieden om activiteiten te combineren, dus bijvoorbeeld om tegelijk met de aanleg of aanpassing van de weg de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Andere voorbeelden zijn maatregelen om duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen te halen.

⁶ Bijvoorbeeld de realisatie/vervanging verkeersregelininstallatie op de N834.

⁷ Als een van de doelen is om de aansluiting op de A15 te verbeteren, dan hoort dit hier ook bij.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen, een concrete en kwantitatieve uitwerking van de doelen op te nemen, op basis van de aangepaste probleemstelling. Geef hierin ook prioriteiten aan. Zorg dat de doelen toetsbaar zijn en daardoor kunnen dienen bij het vergelijken van de alternatieven.

Geef verder aan welke doeleinden er voor andere beleidsterreinen zijn en in hoeverre deze van belang zijn voor dit project.

2.3 Keuze en onderbouwing alternatieven

De gevraagde informatie in paragraaf 2.1 en 2.2 vormt de basis voor de ontwikkeling van alternatieven. Over de alternatieven merkt ze verder het volgende op. Het MER onderbouwt niet:

- Welke minder ingrijpende alternatieven zijn overwogen en eventueel zijn afgefallen De Commissie wijst erop dat in de Ladder van Verdaas de aanpassing van een bestaande weg of de aanleg van een nieuwe weg pas als laatste opties in beeld komen om verkeersproblemen op te lossen.⁸ Het MER gaat slechts beknopt in op andere oplossingen zoals beter openbaar vervoer (OV), en meer of betere fietsverbindingen.^{9, 10} Daardoor is niet duidelijk in hoeverre deze kunnen bijdragen aan de oplossingen voor de verkeersproblematiek en of daarmee al veel problemen worden opgelost. Verder is door de gemeenteraad om de uitwerking van een extra alternatief (1b) gevraagd.¹¹ Deze is echter niet opgenomen in het MER, waardoor een vergelijking met de andere alternatieven niet mogelijk is.
- Welke betere oplossingen er mogelijk zijn (meekoppelkansen). Het MER beschrijft niet welke kansen er zijn om combinaties van maatregelen te maken met andere doelen, zoals voor klimaat, duurzaamheid of leefbaarheid. Er liggen hier kansen om 'werk met werk' te maken en maatregelen te combineren met andere projecten. Doe dit voor zover relevant per alternatief.
- Waarom een extra alternatief is toegevoegd.¹²

Een goede alternatievenonderbouwing is des te meer van belang omdat er een fundamentele keuze aan de orde is tussen de aanleg van een nieuwe weg (met ingrijpende milieueffecten) of het verbeteren van een bestaande weg en ook in combinatie met andere maatregelen.

De Commissie heeft begrepen dat het College alternatief 5 al als voorkeursalternatief heeft gekozen. De gegeven reden hiervoor is dat voor dit alternatief het meeste draagvlak is. Dit staat niet in het MER maar is in een Collegevoorstel van de gemeente Tiel¹³ verwoord.

⁸ Zie ook de Ladder van Verdaas, die in het MER wordt beschreven.

⁹ In de systematiek om verkeersproblemen op te lossen gaat het inzetten op OV en fiets voor het benutten en aanpassen van bestaande infrastructuur of de aanleg van nieuw infrastructuur. Deze systematiek is uitgewerkt in de Ladder van Verdaas, die helpt bij het afwegen van oplossingsrichtingen.

¹⁰ Ook wordt rekeningrijden als optie benoemd, maar het effect daarvan op het forensenverkeer is niet duidelijk uitgelegd.

¹¹ [Motie uitbreiding onderzoek naar Tracé 1 Westelijke ontsluitingsweg Tiel.pdf](#)

¹² Tijdens het locatiebezoek van de Commissie op 4 juli 2024 is toegelicht dat dit extra alternatief uit het participatieproces naar voren is gekomen. Het vijfde alternatief is uiteindelijk ook het voorkeursalternatief dat voorligt om over besloten te worden.

¹³ Memo Movares aan College van B&W Tiel, X27-SM-HS-MEMO-24000637, 20 maart 2024.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen, de volgende informatie uit te werken:

- Geef aan en werk uit welke verkeersoplossingen bij de verder uitgewerkte probleem- en doelstelling passen. Dit zijn in elk geval de huidige alternatieven, alternatief 1b en ook andere mobiliteitsmaatregelen (verbeteren openbaar vervoer en fietsverbindingen en combinaties daarvan). Werk ook het opwaarderen van de bestaande ontsluitingsmogelijkheden (in combinatie met alternatief 1) als volwaardig alternatief uit.
- Onderbouw de keuze voor de alternatieven, inclusief het voorkeursalternatief en geef aan welke rol milieuoverwegingen hierbij hebben gespeeld.
- Geef aan welke kansen er zijn om combinaties van maatregelen te maken met andere doelen. Doe dit voor zover relevant per alternatief.
- Vergelijk de alternatieven onderling en geef aan in hoeverre de doelen bereikt worden. Zorg voor een volledig indicatorenpakket en onderbouw de conclusies.

Verkeersaspecten

De Commissie wees er in paragraaf 2.1 op dat de huidige verkeerssituatie niet voldoende is beschreven. Daardoor is een vergelijking van alternatieven niet goed mogelijk. Dit betekent dat een betere uitwerking hiervan met de juiste methoden nodig is. Hieronder geeft ze daarvoor een aantal adviezen voor de aanvulling van MER Fase 1.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen, de volgende informatie uit te werken:

- Neem een andere indicator op voor de doorstroming op wegvakniveau.
- De gemiddelde reistijd per route in absolute zin. Doe dit in plaats van een gemiddelde waarde.
- Effecten op verkeersnetwerken.
- De betrouwbaarheid van het netwerk wanneer er een ongeluk op de A15 is.
- Een kwantitatieve beoordeling van de verkeersveiligheid (ongevalsrisico's), met name door het kruisen van snelle en langzame verkeersstromen.
- De toekomstvastheid en robuustheid van het netwerk.

Maak verschillen tussen alternatieven kwantitatief inzichtelijk. Beschouw verliestijden per route in absolute zin. Beoordeel de verkeersafwikkeling per kruispunt per route. Ga daarbij uit van plausibele en herleidbare verkeersstromen. Maak gebruik van de meest recente verkeersprognoses, waarbij navolgbaar is van welke (ruimtelijke) ontwikkelingen is uitgegaan. Presenteer onzekerheden of gevoeligheidsanalyses in de vorm van scenario's.

2.4 Effecten op natuur

Stikstofdepositie Natura 2000-gebieden

Per alternatief is een adviesnota met een AERIUS-berekening beschikbaar die de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in kaart brengt. De effectbeschrijvingen zijn summier en laten alleen de (mogelijke) toename zien zonder nadere duiding omtrent de habitats en leefgebieden waarop de depositie betrekking heeft. Het rapport geeft daardoor te weinig informatie over de (mogelijke) betekenis van een depositietoename voor de instandhoudingsdoelen van het betreffende Natura 2000-gebied en de verschillen tussen alternatieven op dit milieuaspect. Het voorkeursalternatief leidt immers tot een

depositietoename op overbelast Natura 2000-gebied, zonder dat duidelijk is om welke habitats het gaat en hoe dit effect zich verhoudt tot de effecten van andere alternatieven. Het is belangrijk dit wel in beeld te hebben, omdat kan blijken dat andere alternatieven minder effecten hebben op de beschermde natuur. Ook geldt dat als een ADC-toets wordt doorlopen voor het voorkeursalternatief, dan de alternatieven goed moeten zijn onderzocht.

De Commissie constateert verder dat de stikstofdepositie per alternatief onvolledig is uitgewerkt door het niet meerekenen van het opheffen van agrarische emissies bij alternatieven op landbouwgrond. Verder is onduidelijk hoe is omgegaan met het opgaan van verkeersstromen in het heersende verkeersbeeld en met toenames van minder dan 100 motorvoertuigen per etmaal. Met dit laatste kan het gehanteerde verkeersmodel geen rekening houden, maar dergelijke toenames kunnen voor stikstof wel relevant zijn.

Ook het verschuiven van bestaande verkeersstromen in de file naar doorstromend verkeer op een nieuw tracé kan relevante stikstofeffecten hebben waardoor depositietoename wellicht helemaal niet optreedt.¹⁴ Dit gevolg is niet meegenomen in de berekeningen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat het voorkeursbesluit wordt vastgesteld, per alternatief met AERIUS de stikstofdepositie te berekenen aan de hand van kengetallen voor agrarische emissies op basis van onder andere bemestingsnormen per teelt, bodemtypen en mestsoorten.

Beschermde soorten

Het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg of het opwaarderen van de N834 heeft mogelijk effect op beschermde soorten die in het projectgebied aanwezig zijn. Om de effecten op beschermde soorten in beeld te brengen, gaat het MER uit van informatie die is opgenomen in de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Vervolgens leiden deze relatief globale gegevens voor alternatieven 2 tot en met 5 tot dezelfde beoordelingsscore, namelijk dat er mogelijk sterk negatieve effecten kunnen optreden op beschermde soorten.

Het opwaarderen van de bestaande N834 heeft een licht negatief effect. De scores zijn niet navolgbaar. Veel van de “mogelijk” aanwezige soorten zijn hier naar verwachting geheel afwezig. Doordat het MER deze verschillen tussen alternatieven niet in beeld brengt, kan hier geen rekening mee worden gehouden bij de keuze voor het voorkeursalternatief.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen, een summier veldonderzoek (quickscan) te doen. Geef op basis van deze quickscan en daaruit naar voren komende effecten op beschermde soorten vervolgens aan of dit tot meer onderscheid leidt tussen de alternatieven.

¹⁴ Dit zijn de zogenaamde netwerkeffecten, zoals genoemd in paragraaf 2.5 van de Instructie Gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023.2, Bij12.

2.5 Landschap, cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit

Het MER Fase 1 beschrijft per alternatief de effecten op landschap, cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit afzonderlijk, maar vat de uitkomst samen met slechts één score. De Commissie constateert dat de beschrijving van de score niet correct is weergegeven. Het MER concludeert *'dat alle alternatieven een (licht) negatief effect hebben op het landschap, de ruimtelijke kwaliteit en de cultuurhistorie.'* Dat moet volgens de scoretabel in het MER een licht negatieve tot sterk negatieve score zijn. De aanpassing van de bestaande weg scoort licht negatief, het nieuwe tracé, alternatief 3 matig negatief en de andere nieuwe wegtracés, waaronder het voorkeursalternatief zeer negatief,

Het MER maakt niet duidelijk of er alleen naar beleidsmatig beschermde landschaps- of erfgoed waarden is gekeken, of ook naar de aanwezige niet-beschermde waarden. Er is geen overzicht van geraadpleegde literatuur of bronnen opgenomen.

Voor archeologie beperkt het MER Fase 1 zich voor de effectbeschrijving en -beoordeling tot de bekende waarden. De verwachtingswaarden staan wel op de kaart (figuur 21 – pagina 79 van het MER Fase 1), maar de verwachtingswaarden worden verder niet meegenomen. In het merendeel van het plangebied zijn er hoge verwachtingswaarden. De Commissie constateert dat als de verwachtingswaarden bij de effectbeoordeling betrokken worden, alternatieven 2 tot en met 5 alle sterk negatief scoren (en niet alleen 3 en 4). Het verschil in de score met alternatief 1 zal daarmee groter worden, omdat alternatief 1 een bestaande verbinding is.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen:

- de scores te corrigeren;
- alle relevante landschappelijke en cultuurhistorische waarden in beeld te brengen.

2.6 Grondstoffengebruik

Dit milieueffect kan per alternatief verschillen. Daarmee is het belangrijke beslisinformatie voor het voorkeursbesluit. Immers, de aanpassing van een bestaande weg levert minder impact op dan de aanleg van een geheel nieuwe weg. In de doelstellingen voor een circulaire economie is dit een belangrijk onderwerp.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER Fase 1, voordat de voorkeursbeslissing wordt genomen het grondstoffengebruik per alternatief in elk geval globaal aan te geven en te beoordelen.

3 Aanbevelingen voor MER Fase 2

In dit hoofdstuk doet de Commissie een aantal aanbevelingen voor het MER fase 2, waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt. Ze beveelt aan in ieder geval onderstaande onderwerpen uit te werken.

3.1 Bodem en water

Geef in MER Fase 2 voor het voorkeursalternatief een goede beschrijving van de opbouw van de bodem, de effecten op de bodem en de mitigerende maatregelen. Doe dit ook voor de waterhuishouding en het grondwatersysteem.¹⁵ Ga daarbij in mogelijke veranderingen in grondwaterstroming en grondwaterstanden. Maak als het gaat om effecten een onderscheid tussen de aanlegfase en de gebruiksfase.

3.2 Effecten op leefomgeving

Geluid

Toets de geluidbelasting aan de geldende wettelijke waarden en doe een beoordeling aan de WHO-advieswaarden. Laat op voldoende detailniveau aan de hand van berekeningen en kaartmateriaal de verandering op adresniveau zien. Werk daarbij ook mitigerende maatregelen uit. Ga daarbij, indien relevant, ook in op de cumulatie-effecten met bijvoorbeeld spoorweglawaaï. Ga ook in op het geluid ten gevolge van de aanlegfase.

Trillingen

Kwantificeer voor het voorkeursalternatief de trillingen tijdens de gebruiksfase en de aanlegfase en vergelijk deze met de streefwaarden uit de SBR-richtlijn B. Laat daarbij op kaart zien waar zich de mogelijk relevante woningen bevinden.

Luchtkwaliteit

Werk op voldoende detailniveau de effecten voor de luchtkwaliteit uit en toets deze aan de geldende rijksomgevingswaarden voor lucht. Doe de beoordeling ook aan de meest recente WHO-advieswaarden.¹⁶ Laat daarbij op kaart zien waar zich gevoelige gebouwen bevinden.

Licht

Beschrijf in MER Fase 2 voor het voorkeursalternatief de effecten van licht naar de omgeving. Leg uit welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn om eventuele hinder te beperken.

¹⁵ Voor bodem beperkt het MER Fase 1 zich vooral tot het deelaspect bodemverontreiniging.

¹⁶ Zie <https://iplo.nl/thema/lucht/lucht-omgevingswaarde/#hdde50706-42ce-40e4-9b48-723e63479df3>.

3.3 Landschap en cultureel erfgoed

Werk uit hoe de beleving van het landschap verandert door het project. Maak hierbij gebruik van visualisaties. Maak de weergaves vanaf relevante gezichtspunten van bewoners en gebruikers van het gebied vanaf maaiveld.

Ga verder in op:

- de effecten van het voorkeursalternatief op zowel de bekende archeologische als op de archeologische verwachtingswaarden;
- het beleidskader van de gemeente Tiel en een duidelijk inzicht te geven in hoe de AMZ¹⁷-cyclus wordt doorlopen.

3.4 Duurzaamheid en klimaat

Breng in MER Fase 2 in beeld wat het voorkeursalternatief betekent voor CO₂-uitstoot en voor de mobiliteitstransitie. Ga in op de toekomstbestendigheid in het licht van de duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen. Ga daarnaast in op de mogelijkheden voor CO₂-reductie bij grondverzet, asfalt en beton (bij kunstwerken). Neem in het MER Fase 2 een gedegen materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. In de aanlegfase gaat het bijvoorbeeld om het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

3.5 Leemten in milieu-informatie, evaluatie en monitoring

Beschrijf duidelijk over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens en waarvoor de effectschattingen erg onzeker zijn. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van de kennisleemte beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld. Als er informatie nog onbekend is die zo belangrijk is voor de besluitvorming dat de uitvoering van het project onzeker wordt, geef dan in het MER Fase 2 al een (aanzet voor een) monitoringprogramma en geef aan hoe dit zal worden gebruikt.

¹⁷ De AMZ-cyclus gaat over het stapsgewijs opsporen, waarderen en veiligstellen van archeologische resten. Zie <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/archeologische-monumentenzorg/cyclus-van-zeven-stappen>.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Eric van der Aa
ir. Annemie Burger (voorzitter)
drs. ing. Harry Kingma
drs. Tjeerd Gorter (secretaris)
drs. Marinus Kooiman
drs. Leontine van der Meer (secretaris)
ir. Paul van Vugt

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Raadsbesluit over het voorkeursalternatief.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. In deze fase is een vrijwillig plan-MER opgesteld. In de volgende fase wordt het plan gedetailleerd uitgewerkt en vastgelegd in een omgevingsplan. Hiervoor is het opstellen van een MER verplicht. Volgens [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet gaat het in ieder geval om het project J1, aanleg van een autoweg.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad gemeente Tiel.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders gemeente Tiel.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3833](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl

