



Commissie voor de
milieueffectrapportage



Verkenning bereikbaarheid Ameland

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport



1 Advies voor de inhoud van het MER

De huidige veerverbinding tussen Holwert en Ameland staat onder druk. De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil samen met de omgeving oplossingen vinden om de bereikbaarheid van Ameland te kunnen blijven garanderen. Door veranderingen in de bodemmorfolgie¹ en stromingen is het nodig steeds intensiever te baggeren, wat voor hoge kosten zorgt. Ook leidt dit tot negatieve effecten op het ecosysteem van de Waddenzee. Bovendien worden de bochten door veranderingen in de geulen steeds krapper, wat leidt tot grotere veiligheidsrisico's. Voor het besluit over mogelijke oplossingen wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Neem in het MER in elk geval alle informatie op die nodig is om te voldoen aan de inhoudsvereisten voor een MER². In aanvulling op de aanpak die is voorgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)³, beschouwt de Commissie de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het voorkeursbesluit het MER ook onderstaande informatie moet bevatten:

- **Doelen en randvoorwaarden:** geef een duidelijke beschrijving van de verschillende doelen van het project en beschrijf eventuele conflicten daartussen, bijvoorbeeld tussen bereikbaarheid en natuur. Beschrijf de uitgangspunten voor de mobiliteitsbehoefte en de bandbreedte, en varieer hierin om te laten zien wat dit betekent voor de oplossingsrichtingen.
- **Beleidskader:** er is veel beleid (in ontwikkeling) voor de Waddenzee. Geef aan wat dit betekent voor de (veer)verbinding met Ameland.
- **Afgevallen bouwstenen:** neem een goede samenvatting op van de bouwstenen die zijn afgevallen. Beschrijf welke van deze bouwstenen in de toekomst richting 2100 toch een rol zouden kunnen spelen en mogelijk de keuze voor een voorkeursalternatief nu beïnvloeden.⁴ Geef aan welke milieuoverwegingen een rol hebben gespeeld in de selectie van de bouwstenen.
- **Variëren met de bouwstenen:** besteed expliciet aandacht aan alternatieve vaartuigen (vlootmix) en de flexibiliteit in de dienstregeling (getijde-afhankelijkheid) als knoppen om de toegankelijkheid te waarborgen.
- **Kwantificering baggerreductie:** het verminderen van het baggeren is een van de doelen van dit project. Geef aan per bouwsteen tot welk baggerbezwaar⁵ dit leidt. Kwantificeer⁶ hoe de combinatie van scheepsdiepgang, routekeuze en het moment van varen het structurele baggerbezwaar beïnvloedt.

¹ Bodemmorfolgie is de ruimtelijke vorm en opbouw van de bodem, inclusief de voortdurende veranderingen daarin als gevolg van getijdenstromen, golven, sedimenttransport, erosie en sedimentatie.

² Deze zijn opgenomen in het Omgevingsbesluit, artikel 11.3 voor plan-MER / artikel 11.16, 11.17.

³ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 1 mei 2026. *Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT Verkenning Bereikbaarheid Ameland*.

⁴ Zoals drones, andere vaartuigen of de doorsteek naar een oostelijke geul.

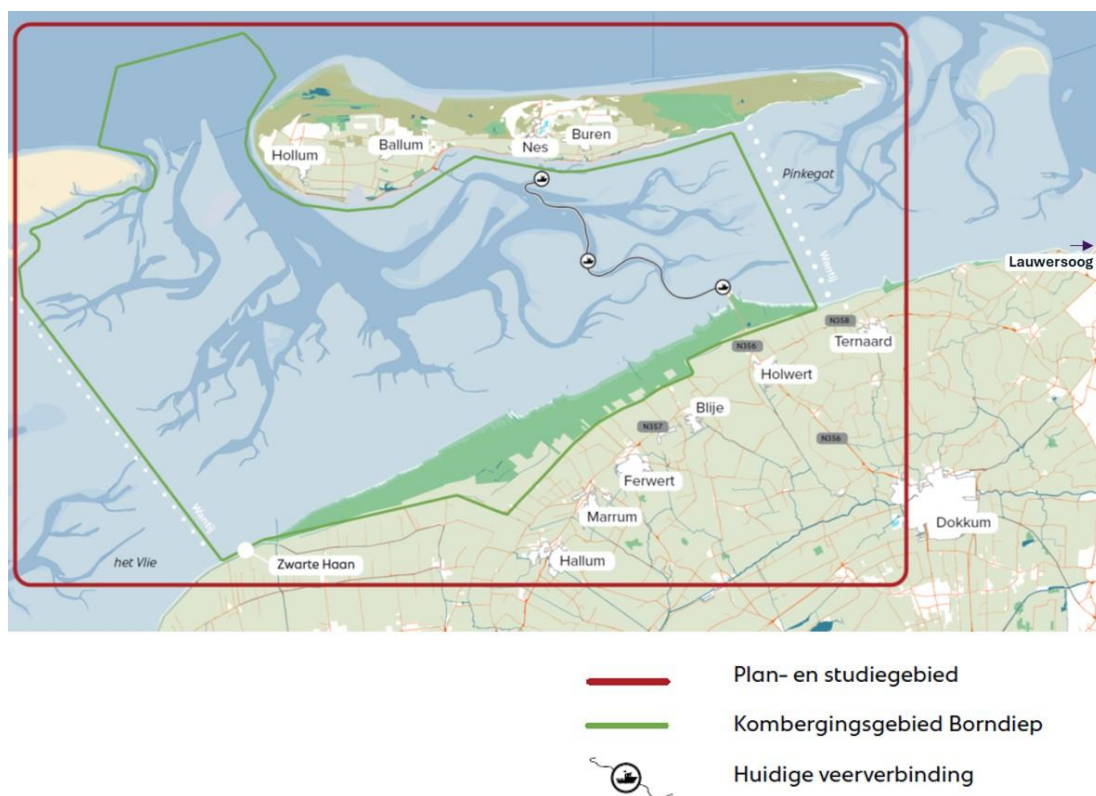
⁵ Dit is het volume aan slib en zand dat zich ophoopt op de bodem van watergangen en vaarwegen.

⁶ Waar kwantificering nog niet mogelijk is, maak dan de baggerreductie dan op een onderbouwde wijze inzichtelijk.

- **Alternatief natuur en milieu:** de Waddenzee is een internationaal beschermd natuur- en erfgoedgebied. Werk een alternatief uit die landschap, natuur en milieu als hoofdprioriteit heeft en geef aan wat de consequenties voor de bereikbaarheid van Ameland zijn.
- **Scheepvaartveiligheid en geulafmetingen:** de uitgangspunten voor de diepte en breedte van de vaargeul lijken krap gekozen en uit te gaan van de bestaande vloot.⁷ Onderzoek welke geulafmetingen nodig zijn voor een veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de NRD. Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.



Figuur 1: (Voorlopig) plangebied MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland (bron: NRD).

⁷ Voor een veilige afhandeling zouden met andere vlootopties ook andere afmetingen in beeld kunnen komen.

Aanleiding MER

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil samen met de omgeving oplossingen vinden om de bereikbaarheid van Ameland te kunnen blijven garanderen. Ze doet onderzoek naar verschillende oplossingen. De minister wil over het voorkeursalternatief een formele voorkeursbeslissing nemen. Daarna wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en vastgelegd in een projectbesluit.

Op 3 juni 2026 bracht de Commissie een bezoek aan het projectgebied en sprak met vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en diens adviseur. Ook was er een gesprek met de vertegenwoordigers van de gemeente Ameland, VVV Ameland en Natuurcentrum Ameland en met een kapitein van de veerboot van Wagenborg.

Als het plan significant negatieve effecten op Natura-2000 gebieden moet een Passende beoordeling worden opgesteld. In dat geval is ook een plan-MER nodig bij de voorkeursbeslissing. Daarnaast is de voorkeursbeslissing mogelijk kaderstellend voor mer-(beoordelings)plichtige besluiten en daarom plan-mer-plichtig. Voor het projectbesluit wordt mogelijk ook een project-MER opgesteld.

MIRT-systematiek⁸

De verkenning 'Bereikbaarheid Ameland is een MIRT-programma. Een MIRT-programma is een investerings- en uitvoeringsprogramma waarin Rijk en regio samenwerken aan bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling. In de MIRT verkenningsfase worden mogelijke oplossingen onderzocht en met elkaar vergeleken. De verkenning leidt tot een voorkeursbeslissing van de minister over welke oplossing wordt gekomen en of en hoe het project verdergaat.

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 minister van Infrastructuur en Waterstaat – neemt de formele voorkeursbeslissing over de Veerververbinding Ameland.

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 4000 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

⁸ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Klik hier voor het volledige [MIRT-overzicht](#).

2 Achtergronden en kaders

2.1 Probleemstelling

De NRD geeft aan dat de bereikbaarheid van Ameland onder druk staat. De vaargeul tussen Holwert en Nes is aan het dichtslibben. Dit is een proces dat zeker tot 2050 doorgaat. Daarom is steeds intensiever baggeren noodzakelijk geworden. Ook is de vaarroute gaan meanderen en moeilijker bevaarbaar geworden. De intensieve baggerwerkzaamheden leiden tot negatieve effecten op het ecosysteem van de Waddenzee en brengen hoge kosten met zich mee. Dit alles heeft ook gevolgen voor de scheepvaart en de veiligheid daarvan.

De NRD werkt de probleemstelling voor de bereikbaarheid concreet uit. Het belang van de vaargeul als levensader komt duidelijk naar voren en ook dat de huidige veerdam vanwege de dichtslibbing op een ongunstige plek ligt. Neem de beschrijvingen in de NRD over in het MER.

2.2 Doelen en opgaven

De NRD geeft een uitgebreide doelstelling voor de verbinding⁹. Hieruit volgt dat de opgave is om de bereikbaarheid van Ameland voor de toekomst, op een duurzame, veilige en impactarme wijze te garanderen. Dit is uitgewerkt in doelen en (deel)opgaven voor:

- bereikbaarheid en leefbaarheid;
- natuurlijke waarden en dynamiek Waddenzee;
- reductie impact op natuur en milieu;
- reductie baggerinspanning en beheerkosten.

Verder zijn er in het NRD randvoorwaarden geformuleerd voor:

- veiligheid van de verbinding;
- kernwaarden Waddengebied;
- sobere, doelmatige en toekomstbestendige uitwerking.

De doelen en opgaven worden tijdens de verkenning nog verder afgebakend, zo staat in de NRD. De Commissie adviseert de doelen, opgaven en randvoorwaarden zo concreet en kwantitatief mogelijk en toetsbaar uit te werken.¹⁰ Beschrijf bij het vaststellen van de bereikbaarheidsdoelen duidelijk de onderliggende keuzes. Maak daarbij onderscheid tussen doelen voor eilandbewoners, bewoners van het vasteland en voor toeristen. Onderbouw voor deze laatste groep (toeristen) de keuze van de doelgroepen en ook welke ruimte hierin is. Dit werkt mogelijk door bij de keuze voor de alternatieven. Definieer wat verstaan wordt onder een sobere, doelmatige en toekomstbestendige uitwerking en beschrijf hoe dit doorwerkt in het wel of niet laten afvallen van oplossingen.

⁹ Doelstelling volgens de NRD: *"Het in samenwerking met de omgeving ontwikkelen van één of meerdere alternatieven (eventueel bestaande uit verschillende samenhangende maatregelen) die ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van Ameland voor de toekomst, op een duurzame, veilige en impactarme wijze gegarandeerd wordt, waarbij het voorkeursalternatief de natuurlijke waarden en dynamiek van de Waddenzee zoveel mogelijk respecteert, de impact op natuur en milieu reduceert en bijdraagt aan een substantiële reductie van de baggerinspanning en daarmee samenhangende maatschappelijke kosten alsook bijdraagt aan de leefbaarheid op Ameland en de vitaliteit van het Waddengebied."*

¹⁰ Denk hierbij bijvoorbeeld aan de wenselijke/maximale reistijd, maximale kosten (indicatief) en aan de betrouwbaarheid van de verbinding.

Er kunnen spanningen zijn tussen de verschillende doelstellingen. Maak deze spanningen tussen doelen expliciet inzichtelijk. Dit is belangrijke informatie voor bestuurders en belanghebbenden. Gebruik deze informatie ook bij het zoeken van oplossingen (hoofdstuk 3).

2.3 Beleidskader

De NRD gaat al uitgebreid in op het beleidskader. Neem in het MER de relevante wet- en regelgeving op en geef aan welk beleid specifiek relevant is voor de (veer)verbinding. Geef aan welke randvoorwaarden deze kaders stellen aan het plan en de uitwerking van het MER. Rondom de Waddenzee is veel beleid dat deels ook in ontwikkeling is. Besteed nadrukkelijk aandacht aan:

- Beleidskader Natuur Waddenzee.¹¹ Hiermee wil de minister duidelijkheid geven aan alle gebruikers van de Waddenzee over welke activiteiten onder welke voorwaarden in de toekomst mogelijk zijn. Het beleidskader is op dit moment nog in ontwikkeling.
- Natura 2000- beheerplan Waddenzee. Het huidige plan loopt tot 2028. Momenteel wordt gewerkt aan het nieuwe Natuurbeheerplan voor de volgende beheerperiode.

Maak verder goed gebruik van het trilaterale plan-MER voor de Waddenzee.¹²

De NRD benoemt een aantal raakvlakprojecten (zoals dijkversterking Koehool – Lauwersmeer, maar ook baggercontracten (zie verder paragraaf 3.4.2 van de NRD). Geef aan waar deze impact hebben op te onderzoeken alternatieven en andersom.

Zorg bij het maken van de plannen voor het oplossen van de knelpunten in bereikbaarheid van Ameland voor een goede afstemming en synchronisatie met bovenstaande beleidsontwikkelingen en raakvlakprojecten. Als hieruit prioriteiten volgen, geef deze dan duidelijk aan. Onderzoek waar plannen botsen en elkaar juist kunnen versterken. Geef de consequenties aan voor de oplossingen voor de verbinding met Ameland.

2.4 Te nemen besluiten

Het MER wordt opgesteld voor de voorkeursbeslissing waarin de minister van Infrastructuur en Waterstaat uit de verschillende alternatieven een voorkeursalternatief kiest. Daarvoor wordt later in een vervolgstap een project-MER opgesteld, waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt voor het nemen van een projectbesluit. Daarnaast worden mogelijk nog andere besluiten genomen voor de realisatie van het voornemen. Geef in het MER de vervolgstappen aan met bijbehorende onderzoeken. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

¹¹ Zie de [Verzamelbrief](#) van 9 februari 2026 onder andere over het Concept Beleidskader Natuur Waddenzee en [het advies](#) van de Ecologische Autoriteit over de ecologische onderbouwing ervan.

¹² Trilateral Wadden sea cooperation (TWSC), [Draft Scoping Report, Joint Strategic Environmental Assessment "The Wadden Sea 9N1314"](#). De Commissie adviseerde [hier](#) ook over.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemene adviezen voor alternatieven

De Commissie adviseert de alternatieven op een gelijkwaardig niveau te onderzoeken. Voor alle alternatieven heeft de Commissie de volgende algemene adviezen:

- Geef aan hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald.
- Beschrijf hoe het project rekening houdt met de samenhang tussen de verschillende mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.
- Breng de mate van doelbereik van de alternatieven (en de kansrijke bouwstenen na zeef 1) in beeld. Gebruik hiervoor een bredere schaal (bijvoorbeeld een vijfpuntschaal) dan in de NRD (voldoende – onvoldoende).
- Onderzoek voor ieder alternatief wat de effecten voor de veerverbinding zijn op (veranderingen in) de verkeersstromen voor fietsers, voetgangers, scheepvaart en auto's en op bijvoorbeeld reistijd en woon-werkverkeer.
- Geef een duidelijke vergelijking van de alternatieven op het behalen van de doelen en op positieve en negatieve milieueffecten.
- Een alternatief waarin natuur en milieu leidend zijn. Dit kan helpen de hoeken van het speelveld goed in beeld te krijgen omdat de bereikbaarheid in dat alternatief volgend is.

De Commissie adviseert ook om de bouwstenen en alternatieven zowel voor de planhorizon 2050 te beschouwen, maar ook naar een mogelijk perspectief voor de lange termijn te kijken. Hierbij zijn mogelijk al afgefallen bouwstenen wel kansrijk. Beschouw of en hoe met de huidige kennis kan worden voorkomen dat keuzes worden gemaakt die toekomstige alternatieven onnodig beperken.

3.2 Het proces

In het traject voorafgaande aan de NRD is een groot aantal (deel)oplossingen voor de veerverbinding bedacht, de zogeheten 'bouwstenen'. Deze zijn beoordeeld op verschillende thema's en toetsingscriteria. Hierover zijn in een eerste schifting ('zeef 0,5') keuzes gemaakt, gedeeltelijk op basis van expert judgement. De overgebleven bouwstenen gaan door en vormen de basis voor de integrale, zogeheten 'kansrijke alternatieven' (zeef 1). Hiervan zullen de effecten worden beschreven om mede op basis daarvan tot een besluit te komen over het voorkeursalternatief (zeef 2).

De Commissie waardeert de zorgvuldigheid in het proces en de wijze waarop eerder gemaakte keuzes zijn gemotiveerd in het laten afvallen van bouwstenen. Neem dit over in het MER. Geef daarbij aanvullend aan of en welke milieuoverwegingen hierbij een rol hebben gespeeld. Voor enkele afgefallen bouwstenen, zoals een hovercraft of een (cargo)drone, is een nadere motivering wenselijk waarom deze afgefallen zijn. Mogelijk zijn deze bouwstenen na 2050 wel kansrijk.

3.3 Uitgangspunten voor de bereikbaarheid: mobiliteit en logistiek

De oplossingen voor de bereikbaarheid zijn afhankelijk van en volgen volgens de NRD uit het aanbod aan vracht en passagiers en van de ontwikkelingen in de vaargeul. Analyseer als eerste de huidige en toekomstige verkeersstromen van en naar Ameland om te komen tot goede bouwstenen.

Personenverkeer

Geef de aantallen fietsers, voetgangers en auto's die –nu en in de toekomst– gebruikmaken van de veerdienst. Maak hierin onderscheid tussen eilandbewoners en recreanten. Beschrijf de verdeling van het verkeer over de dag, de week en seizoenen.

Geef de onzekerheden in de prognoses aan. Onderzoek ook hoe deze verkeersstromen samenhangen met de keuze van de gemeente Ameland voor bepaalde toeristische doelgroepen. Werk voor het aanbod, waar relevant, scenario's uit voor de doelgroepen. Laat waar mogelijk zien hoe de vervoersvraag reageert op een verandering in de dienstregeling.¹³

Vrachtverkeer

Breng de transportketens in beeld voor de belangrijkste, dagelijkse en wekelijks goederen, zoals versproducten. Geef de onzekerheden in de prognoses aan. Geef hierin ook aan welke hiervan nu en in de toekomst afhankelijk zijn van de veerboot. Beschrijf welke minimale frequenties hieruit volgen voor de planning van de veerdienst (ook in relatie tot de waterstandafhankelijkheid).

Scheepvaart

Geef het aantal en type schepen voor de andere beroeps- en de recreatievaart op de Waddenzee die gebruik maken van het geulensysteem tussen Ameland en Holwert. Beschrijf hoe de stromen zich over de dag, week, en over het seizoen verdelen en waar mogelijke conflicten kunnen optreden. Geef aan wat dit voor de vaargeul betekent.

Vaargeul en diepgang

Geef aan hoe de vaargeul zich ontwikkelt (zie ook paragraaf 4.5) en beschrijf wat dit betekent voor de maximale diepgang van de schepen. Geef daartoe ook een overzicht van verschillende scheepstypen en de diepgang. Leg hierbij ook de relatie met het gewicht. Doe dit ook voor de afgevalen varianten (zodat het effect van de diepgang duidelijker wordt).

3.4 Uitgangspunten en koppelkansen

Toekomstbestendigheid

Beschrijf de expliciet de uitgangspunten voor toekomstbestendigheid van de bereikbaarheid van Ameland. Denk hierbij aan het minimaliseren van CO₂-uitstoot en vervuilende stoffen en zo min mogelijk ingrijpen in de Waddenzee.

¹³ Denk bijvoorbeeld aan de mate van elasticiteit en gedragsrespons bij getijde-afhankelijk varen.

Koppelkansen

Denk bij koppelkansen bij voorbeeld aan het (her)gebruik van baggerspecie voor natuurversterking zoals voor kwelderaangroei.

3.5 Van bouwstenen naar alternatieven: het ‘zeefproces’

Eén van de basiskeuzes gaat over de te onderzoeken vaargeulen. In figuur 11 van de NRD zijn in totaal vier vaargeulroutes beschouwd. De keuze voor een vaargeul is een fundamentele, waarop vanwege de grootte van de ingrepen niet kan worden teruggekomen.

- **Alternatieve vaartuigen.** Het valt de Commissie op dat alternatieve vaartuigen als zelfstandige oplossing op voorhand zijn afgefallen en dat er de aanname is dat verboden de aangewezen vaartuigen zijn. Dit geeft het risico dat daarmee een aantal oplossingen voor de langere termijn mogelijk vroegtijdig zijn afgefallen. Er zijn hier veel ontwikkelingen te verwachten. Over het scheeps- en vlootprofiel staat in de NRD dat hier ‘adaptiviteit’ centraal staat.¹⁴ De Commissie adviseert voor de zoekrichting van scheepsvervoerstypen voor de (middellange en) lange termijn een update te geven en aan te geven wanneer en onder welke voorwaarden deze in beeld zouden kunnen komen. Monitor de ontwikkelingen in de sector en geef aan hoe daar in de toekomst op is aan te sluiten. Gebruik het MER om dit proces te voeden en een overzicht van mogelijke oplossingen te geven.
- **Variaties optimalisaties dienstregeling.** Sommige bouwstenen voor de optimalisatie van de dienstregeling zijn afzonderlijk geen oplossing voor de knelpunten in de veerverbinding. In samenhang bieden deze bouwstenen wel kansrijke, integrale oplossingen om de veerverbinding te optimaliseren (zie paragraaf 3.3 van dit advies). Deze bouwstenen zijn nog niet volledig in beeld. De Commissie adviseert de volgende bouwstenen uit te werken en hierbij ook de relatie te leggen met de doelstellingen:
 - Wijze van overladen: bijvoorbeeld voorafgaande aan de overtocht van vrachtwagens in kleine elektrokarren of losse containers met gespecialiseerde los/laadsystemen.
 - Sturing van de passagiersstromen via tarieven (parkeren, overtocht met of zonder auto en in combinatie met bijvoorbeeld elektrische huurauto's).
 - Verlagen van de capaciteit, waarmee ook het doel van 30% minder verkeer op Ameland in beeld komt.¹⁵ Geef aan welke gevolgen dit heeft in het verkeerspatroon en wat dit oplost.
 - Stimuleren deelmobiliteit met minder auto's en vrachtverkeer.
 - Loskoppelen vracht- en passagiersverkeer. Breng de hele vrachttransportketen in beeld en onderzoek de mogelijkheid om op het getij te varen. Breng de consequenties ervan in beeld voor de transportplanning.¹⁶ Geef aan welke veranderingen en flexibiliteit daarvoor in de keten nodig en mogelijk zijn.¹⁷

¹⁴ De NRD vermeldt dat het Marin Rapport uit 2021 ([Technologieverkenning ondiepe duurzame scheepvaart](#)) inzichten geeft over toekomstige innovatieontwikkelingen van de Waddenvieren. Geef op basis hiervan de stand van zaken aan en ook wat internationale ontwikkelingen zijn. Verder is de ambitie vanuit het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026 om stapsgewijs naar emissieloos varen over te stappen vóór 2040. Ook met de elektrificatie van de verbinding naar Ameland lijkt pas vanaf 2035 te worden begonnen. Ontwikkeling naar emissieloze voorstuwing is behoorlijk in ontwikkeling. Hierbij zullen ook waterstofschepen een rol gaan spelen.

¹⁵ De vraag is of dit tot minder toeristen leidt of tot een verandering in doelgroepen.

¹⁶ Het getijde is lang van tevoren bekend. Daarmee is dit goed in beeld te brengen.

¹⁷ Het getijde is lang van tevoren bekend. Daarmee is voor de hele keten uit te rekenen of varen op getij realistisch is.

- **Dynamisch vaarplan.** Onderzoek mogelijkheden voor een dynamisch vaarplan met lichtere schepen, hybride vloot, seizoensgebonden vaarplan, emissieloze vloot, varen op getij en maak hierbij integraal inzichtelijk hoe de baggerbehoefte wordt beïnvloed door de massa van de voertuigen (lading) in relatie tot de vlootkeuze en moment van varen.
- **Baggerbezwaar.** In de NRD staat dat het baggerbezwaar is gewogen volgens een grove inschatting. Onderbouw dit zoveel mogelijk kwantitatief en geef aan wat de criteria zijn om bouwstenen af te laten vallen. Geef aan per bouwsteen tot welk baggerbezwaar¹⁸ dit leidt. Kwantificeer¹⁹ hoe de combinatie van scheepsdiepgang (specifiek de lading/massa), routekeuze en het moment van varen (in relatie tot het getij) het structurele baggerbezwaar beïnvloedt. Vermeld wat de consequenties zijn van eventuele nieuwe berekeningen. Onderzoek welke mogelijkheden hier zijn.²⁰

Alternatieven rondom nieuwe veerhavens/aanmeerlocaties

In de NRD zijn vijf bouwstenen met aanmeerlocaties opgenomen. Ga in het MER in op wat mogelijke alternatieven in type aanmeerlocatie²¹ kunnen zijn. Ook dient hierbij rekening gehouden worden met benodigde voorzieningen, zoals parkeerplaatsen, aanpassing weginfrastructuur, et cetera. Geef hiervan het ruimtebeslag en bijbehorende effecten op de daar aanwezige (natuur)waarden en leefomgeving een duidelijke plek in het MER.

Alternatief natuur

Ontwikkel, vanwege de grote waarde van de Waddenzee, een alternatief waarin bij het oplossen van de problemen rondom bereikbaarheid natuur en milieu uitgangspunten en randvoorwaarden zijn. Definieer welke randvoorwaarden vanuit milieu en natuur gesteld kunnen worden. Maak een lijst van uitgangspunten zoals minimaliseren baggeren, minimaliseren CO₂ uitstoot, bescherming en versterken natuurwaarden, en bekijk welke opties voor bereikbaarheid daarbinnen passen.

3.6 Voorkeursalternatief

Stel op basis van de hierboven voorgestelde aanpak het Voorkeursalternatief (VKA) samen, waarover besloten zal worden. Geef concreet aan wat de milieueffecten zijn. Motiveer de keuzes die hierin gemaakt worden. De Commissie heeft begrepen dat het VKA in een project-MER zal worden uitgewerkt.

¹⁸ Dit is het volume aan slib en zand dat zich ophoopt op de bodem van watergangen en vaarwegen.

¹⁹ Waar kwantificering nog niet mogelijk is, maak dan de baggerreductie dan op een onderbouwde wijze inzichtelijk.

²⁰ Bijvoorbeeld om kwelders of platen te laten aangroeien.

²¹ Voor schepen met alleen passagiers is een jetty om aan boord te gaan voldoende. Voor vervoer van auto's is een laadbrug nodig en voor hovercraft en soort landingsplatform. Ook zou het aan de orde kunnen zijn om verder of minder verder het wad op te bouwen.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ook gaat het dan om ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied, en van nieuwe activiteiten waarover al is besloten. Betrek bij de autonome ontwikkelingen zowel lokale, regionale als landelijke besluiten. Ontwikkelingen waar nog niet formeel over is besloten behoren niet tot de autonome ontwikkeling.

De Commissie adviseert de referentiesituatie in voldoende mate in detail te beschrijven. Bijvoorbeeld voor de huidige en autonome effecten van het baggeren op de natuur is de beschrijving in de NRD nog onvoldoende om de alternatieven op te beoordelen. Ook is de huidige situatie en referentiesituatie van de andere mogelijke aanmeerlocaties nu nog niet in beeld gebracht. Doe dit alsnog in het MER.

4.2 Beschrijving van de milieueffecten

Uitgangspunten

Onderbouw de gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de milieugevolgen van het plan. Geef aan welke onzekerheden hierin zitten. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens enerzijds en in de gebruikte rekenregels en –modellen anderzijds. Geef aan –als dit relevant en mogelijk is– in hoeverre dit tot een bandbreedte voor de genoemde gevolgen leidt en vervolgens wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Zorg voor een goede motivering van de begrenzing van het studiegebied. Dit is vooral van belang om te bepalen welke milieueffecten de veranderende verkeersstromen hebben.

Beoordeling

Onderbouw in het MER per milieuthema wat de criteria zijn om de beoordelingen toe te kennen, zoals sterk positief, positief, neutraal, negatief of sterk negatief. Maak zoveel mogelijk gebruik van kwantitatieve criteria. Geef in de toetsingstabel de negatieve en positieve effecten apart weer. Zo wordt voorkomen dat negatieve en positieve effecten onterecht tegen elkaar wegvallen. Scoor voldoende gedifferentieerd, eventueel onderscheiden per gebied of binnen een thema. Maak waar relevant ook onderscheid in effecten van verschillende 'onderdelen' van alternatieven, zoals aanpassingen aan infrastructuur aan de landzijde en effecten op het water. Zo blijven verschillen goed in beeld. Geef verder een goede, navolgbare beschrijving van de wijze van beoordeling. De milieueffecten van de alternatieven en varianten moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken.

Doel van de vergelijking is om te laten zien in hoeverre de alternatieven milieueffecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Geef daarnaast voor

ieder van de alternatieven en varianten aan in welke mate de gestelde doelen realiseerbaar zijn. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria. Motiveer ook in welke gevallen gebruik wordt gemaakt van expert judgement, berekeningen of metingen.

4.3 Cumulatie van milieueffecten

In het studiegebied en de rest van de Waddenzee vinden ook veel andere activiteiten plaats door verschillende gebruikers en er worden ook veel ontwikkelingen voorzien. Ook lopen er momenteel meerdere mer-procedures voor de Waddenzee, waarin de huidige staat én cumulatie in beeld worden gebracht. De Commissie adviseert goed gebruik te maken van beschikbare onderzoeken. Breng daarmee ook cumulatie van effecten in beeld voor het studiegebied en zo nodig voor de hele Waddenzee als er bijvoorbeeld een wezenlijk effect is dat additioneel is op andere drukfactoren. Verder geeft de Commissie aan het bevoegd gezag in overweging om, in samenwerking met andere overheden, een planning van activiteiten te ontwikkelen voor het gebied als geheel.

4.4 Morfologie

Kwantificeer het baggerbezwaar en breng dit in relatie tot het gewicht en type schepen en de keuze voor verschillende vaargeulen, en de mate van getijde-(on)afhankelijkheid van de dienstregeling. Onderzoek en beschrijf hierbij ook de mogelijkheden om via strategische spreidingslocaties de geulontwikkeling te sturen (bijvoorbeeld door de stroming door concurrerende geulen te beïnvloeden door het gericht verspreiden van sediment, waardoor de stroming zich concentreert in de vaargeul en de sedimentatie daar lokaal wordt verminderd.

Breng de processen van sedimentatie, geulontwikkeling en zeespiegelstijging in beeld. Breng verschillende lange termijn scenario's in beeld en voer een gevoeligheidsanalyses uit voor de ontwikkelingen na 2050. Beschrijf duidelijk welke onzekerheden er zijn.

4.5 Scheepvaartveiligheid en geulafmetingen

Geulafmetingen

De Commissie constateert dat de gehanteerde dimensionering van de huidige vaargeul onvoldoende veiligheidsmarge biedt in relatie tot het MARIN rapport (zie voetnoot 14). De gekozen afmetingen zijn gebaseerd op gunstige uitgangspunten en laten weinig ruimte voor onzekerheden of afwijkende omstandigheden.

De NRD gaat uit van de volgende minimale afmetingen:

- breedte: 60 meter;
- nautische diepte: NAP -3,80 meter (de geul wordt 0,20 meter dieper gebaggerd);
- minimale waterstand: NAP -1,60 meter.

De Commissie merkt hierover het volgende op:

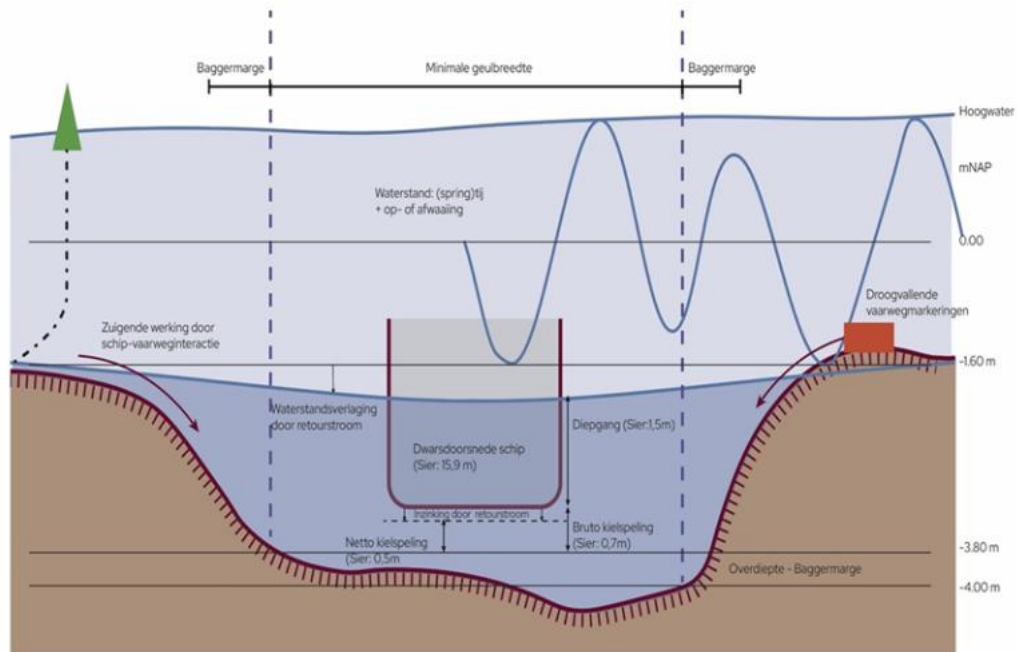
- De gehanteerde minimale waterstand van NAP –1,60 meter komt slechts beperkt voor. Op basis van het voorspelde astronomische getij voor 2026 is het laagwater in Holwert in de maanden maart tot en met juli één of meerdere keren per maand lager dan NAP –1,60 meter. De uiteindelijke waterstand kan bovendien hoger of lager uitvallen door meteorologische effecten.
- Bij een waterstand van NAP –1,60 meter heeft een schip met een diepgang van 1,50 meter een bruto kielspeling van 0,70 meter. De NRD gaat daarbij uit van een maximale inzinking van 0,20 meter. Het rapport van MARIN rekent met 0,30 meter en adviseert daarom een minimale bruto kielspeling van 0,80 meter.
- De berekeningen houden geen rekening met de invloed van wind op de waterstand en het schip. Ook ontmoetingen met andere schepen zijn niet meegenomen. Volgens het rapport van MARIN is in dat geval een bruto kielspeling²² van minimaal 1,00 meter nodig.
- Dat de voorgestelde afmetingen onder de gekozen uitgangspunten acceptabel lijken, komt mede doordat bij de gehanteerde lage waterstand de invloed van golven en dwarsstroming beperkt is. Deze gunstige omstandigheden kunnen echter niet zonder meer als maatgevend worden beschouwd.

De Commissie adviseert de maatgevende dwarsdoorsnede van de geul te herzien. Zorg daarbij voor een veiligheidsmarge die aansluit bij de uitgangspunten uit het MARIN-rapport. Dit kan bijvoorbeeld door de geul 0,10 meter dieper uit te voeren of de grenswaterstand met 0,10 meter te verhogen naar NAP –1,50 meter. Onderzoek daarnaast afzonderlijk welke geulafmetingen nodig zijn voor situaties met ontmoetingen tussen schepen en voor andere locaties en vaaromstandigheden.

²² Dit is de verticale afstand tussen de onderkant van de kiel van een schip en de bodem van de vaarweg.

Nieuwe routes

De Commissie adviseert voor nieuwe vaarroutes een analyse uit te voeren van het overige scheepvaartverkeer en de uitkomsten daarvan te betrekken bij de dimensionering van de vaargeul. Een aantal routes ligt dicht bij het zeegat tussen Terschelling en Ameland, waar golf- en stroomcondities afwijken van die op het traject Holwert-Nes. Houd hiermee rekening bij het ontwerp van de vaargeul, de afmeerplaatsen en het schip.



Figuur 2: Schematische weergave met dimensies van de vaargeul met schip (bron: Rijkswaterstaat).

4.6 Natuur

Om een goede basis voor de effectbeschrijving voor natuur in het MER op te kunnen nemen, is een globale omgevingsanalyse van het studiegebied noodzakelijk. Maak onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter (op basis van ontstaanswijze, abiotische kenmerken en begroeiing) en geef waardevolle gebiedsdelen op kaart aan. Geef een algemeen beeld van de belangrijkste ecologische processen en problemen, de natuur (flora, fauna), de verschillende leefgebieden en de mogelijk aanwezige soortgroepen. Geef vervolgens aan welke kenmerkende natuurtypen en soorten aanwezig zijn, en wat hun onderlinge relaties zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Breng ook de effecten in beeld die nu optreden door het baggeren.

4.6.1 Beschermde natuurgebieden

Beschrijf de mogelijke gevolgen van de alternatieven op beschermde natuurgebieden, zoals Werelderfgoed Waddenzee, Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en overig provinciaal beschermde gebieden. Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan en wat het effect is op het plangebied. Ook als het project niet

in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben voor een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking). Deze moeten in het MER worden beschreven. Ga – indien relevant – in op mitigerende maatregelen.

Werelderfgoed Waddenzee

De Waddenzee staat op de Werelderfgoedlijst voor het aanwezige natuurlijk erfgoed.²³

Beschrijf de relevantie van het projectgebied voor Werelderfgoed Waddenzee en de zogeheten ‘uitzonderlijke universele waarde’ (OUV) daarvan. Maak daarbij gebruik van het management plan voor Werelderfgoed Waddenzee waarin de OUV verder is uitgewerkt.²⁴

Beschrijf de staat van de OUV aan de hand van zo recent mogelijke informatie.²⁵ De Commissie wijst op de grote overlap van de OUV met Natura 2000, de Natuurherstelverordening en de Kaderrichtlijn Water. Deze kaders kunnen gebruikt worden als basis, maar dekken niet volledig de OUV²⁶. De Commissie adviseert de effecten van de alternatieven integraal in beeld te brengen op:

- de OUV van de Waddenzee;
- de manier waarop het Werelderfgoed voldoet aan de criteria;
- de integriteit²⁷ van het gebied;
- de toekomstige bescherming en het beheer van het Werelderfgoed.

Onderzoek of het aannemelijk is dat de OUV niet wordt aangetast. Mocht dit niet zijn uit te sluiten, onderzoek dan de mogelijke effecten in meer detail. Dit kan in de vorm van een Heritage Impact Assessment (HIA). Neem in dat geval de HIA op als bijlage bij het MER en verwerk de conclusies in de hoofdtekst. Gebruik hiervoor de handreikingen van UNESCO²⁸ en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed²⁹. Er is een grote overlap met de natuurtoets voor Natura 2000 vanwege de gemeenschappelijke doelen. Kruisverwijzingen zijn mogelijk.

Beschrijf mitigerende maatregelen om eventuele negatieve effecten te voorkomen. De te hanteren referentiesituatie is het moment van inschrijven op de Werelderfgoedlijst (2009). Werelderfgoed Waddenzee heeft als natuurlijk werelderfgoed geen officieel vastgelegde bufferzone. In de publicatie *State of Conservation* van de Trilateral Cooperation on the Protection of the Wadden Sea (TWSC) en Task Group World Heritage (TG-WH)³⁰ is daar toch in voorzien en wordt de EU Natura 2000 richtlijn(en) gebruikt.

4.6.2 Natura 2000

Natura 2000-gebieden

Beschrijf voor Natura 2000-gebieden die beïnvloed kunnen worden de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitattypen. Vermijd

²³ De Waddenzee staat op de Werelderfgoedlijst vanuit drie criteria: geologische processen (criterium vii), ecologische en biologische processen (criterium ix) en biodiversiteit (criterium x). Voor meer informatie, zie de [website van het UNESCO Werelderfgoedcentrum](#) en de [website van Waddenzee Werelderfgoed](#).

²⁴ Zie bijvoorbeeld het [SIMP Integraal Beheerplan voor één Werelderfgoed Waddenzee](#).

²⁵ Zoals [Staat van de Waddenzee 2025 – Waddenacademie](#) en [Eerste Cumulatieve Impact Analyse toont gezamenlijke druk op Waddenzee](#).

²⁶ Zie ook Bastmeijer et al. 2025. [De Europees- en Internationaalrechtelijke status van de Waddenzee – Waddenacademie](#).

²⁷ Integriteit gaat over in hoeverre het natuurlijke erfgoed en de attributen daarvan volledig en intact zijn.

²⁸ Zie UNESCO, ICOMOS, ICCROM, IUCN. 2022. [Leidraad en toolkit voor effectbeoordelingen in een Werelderfgoedcontext](#).

²⁹ Zie RCE. 2025. [Handreiking Cultureel erfgoed in mer-procedures](#).

³⁰ Zie pagina 6 van TWSC en TG-WH. 2025. [State of Conservation Wadden Sea World Heritage Site](#).

onnodige beschrijvingen van soorten en habitats die al prima in profielendocumenten en beheerplannen beschreven zijn. Focus vooral op verspreiding, aantallen en ecologie binnen het plangebied. Geef daarbij aan in hoeverre in de referentiesituatie het instandhoudingsdoel wordt gehaald. Maak daarbij gebruik van de informatie uit de recente Natuurdoelanalyses³¹, beheerplanevaluaties en –rapporten en het Natura 2000-beheerplan³². Onderzoek of er gevolgen voor (het realiseren van) de instandhoudingsdoelen in de Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

Besteed aandacht aan de gevolgen van het verplaatsen van slib op het ecosysteem (verandering korrelgroottes, opwerveling gifstoffen). Vergelijk ook de relevantie van het wantij-gebied voor vogels met en zonder de geul en alternatieve geulen. Waar liggen momenteel de belangrijkste voedselgebieden voor vogels en wat is de huidige impact en mogelijke toekomstige impact? Waar liggen belangrijke broed- en rustgebieden op plekken waar alternatieven van invloed op zijn. Zoals de kwelders waar de strekdam nu ligt en waar een alternatief ontwikkeld wordt. Welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn in potentie mogelijk?

Stikstof

Voer in het plan-MER indicatieve AERIUS-berekeningen uit, die inzicht geven in de eventuele toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden van de alternatieven, zowel van de veerverbinding als van de mogelijke nieuwe aanmeerlocaties en bijbehorende voorzieningen. Presenteer op basis van deze berekeningen de volgende informatie:

- de bijdrage van de verschillende alternatieven aan de stikstofdepositie in de betrokken Natura 2000-gebieden. Ga daarbij in op de duur van de verschillende aanlegtechnieken en eventuele verschillen daarin, en op de bijdragen van verschillend materieel dat wordt ingezet;
- mogelijke mitigerende maatregelen om een toename te voorkomen;
- een beschouwing over de ecologische gevolgen van deze toenames voor de habitattypen en soorten in de Natura 2000-gebieden. Voer in het project-MER realistische, definitieve en volledige AERIUS-berekeningen uit voor het VKA.

Passende beoordeling

De oplossingen voor de veerverbinding moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de wetgeving. De Commissie adviseert om te beoordelen of de alternatieven afzonderlijk, of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Maak aannemelijk dat ten minste één van de alternatieven uitvoerbaar is, waaronder in ieder geval het VKA. Dat kan ook als doorkijk naar een mogelijke ADC-toets inzichtelijk gemaakt worden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Beperk de effectbeschrijving tot een kwantitatieve analyse van ruimtebeslag en een kwalitatieve analyse van andere relevante type effecten voor NNN-water en NNN overige natuur, zoals stikstof, verstoring, verontreiniging en verandering in sedimentatieprocessen. Werk daarbij uit welke risico's er zijn dat wezenlijke kenmerken en leefgebieden worden aangetast en hoe dit kan worden vermeden. Geef daarbij inzicht in de omvang van eventuele

³¹ De Natuurdoelanalyses en de adviezen daarover door de Ecologische Autoriteit zijn te vinden op de website van de [Ecologische Autoriteit](#).

³² Zie de website van [Rijkswaterstaat](#).

compensatieopgaven en maak duidelijk in hoeverre het effect verschilt tussen de alternatieven. Maak aannemelijk dat het plan uitvoerbaar is binnen de geldende kaders.

Beschermde en Rode Lijstsoorten

Beschrijf welke soorten planten en dieren, inclusief in ieder geval de wettelijk beschermde en Rode Lijstsoorten, te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en hoe ze (wettelijk) beschermd zijn. Dit kan, mits voldoende dekkend en actueel, op basis van bestaande bronnen. Maak een afweging welk detailniveau voor de beleidskeuze nodig is. Het plangebied is erg groot dus informatie op hoofdlijnen kan helpen de alternatieven onderling te wegen en informatie in meer detail voor het voorkeursalternatief uit te werken. Ga in op de mogelijke gevolgen van de alternatieven voor deze soorten en geef aan hoe dit zich verhoudt tot de verbodsbepalingen uit de Omgevingswet.

Beschrijf met welke maatregelen negatieve effecten voorkomen of verminderd kunnen worden. Werk maatregelen uit die nadelige effecten op beschermde en bedreigde soorten voorkomen of verminderen. Motiveer – indien relevant – op grond waarvan aannemelijk is dat een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit (voorheen ontheffing) wordt verleend. Dit geeft een beeld van de uitvoerbaarheid van het project, zowel bij de keuze voor het VKA in het plan-MER als later bij de vaststelling van het projectbesluit.

4.7 Landschap en cultureel erfgoed

Voor de Waddenzee geldt het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Dit vervangt de Planologische Kernbeslissing-Waddenzee. Het Bkl bevat instructieregels voor landschap en cultureel erfgoed waaronder ook archeologie. Het Bkl benoemt de landschappelijke kernwaarden: ‘rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van duisternis’. Het Bkl staat negatieve effecten hierop niet toe (‘nee, tenzij’), daarom is mitigatie randvoorwaardelijk.

De Commissie adviseert om de effecten van de alternatieven op landschap en cultureel erfgoed te beschrijven. Geef een overzicht (op kaart) van de aanwezige landschapselementen en erfgoedwaarden. Beschrijf de effecten op de landschappelijke kernwaarden tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase. Ga daarbij in op mogelijke cumulatieve effecten van de werkzaamheden (tijdelijk ruimtebeslag, stikstofemissie en verstoring door licht, geluid, trillingen en optische verstoring).

Neem algemene impressies en visualisaties op die de effecten op de landschappelijke waarden in beeld brengen. Het gaat dan vooral om de maatregelen op land bij de havens. Doe dit zowel voor de huidige locatie van de haven, als de kwelder bij Ferwerd en op andere relevante locaties waar veranderingen in landschapsbeeld te verwachten zijn.

Archeologische waarden

In de bodem kunnen archeologische resten aanwezig zijn. Dit kan spelen in de Waddenzee en op de kwelders.³³ Geef de archeologische monumenten en verwachtingen op kaart aan op basis van bureauonderzoek. Beschrijf welk onderzoek ten grondslag heeft gelegen aan deze kaart. Gebruik hiervoor zoveel mogelijk primaire bronnen van informatie. Beschrijf de

³³ Scheepswrakken, verdrongen landschappen/nederzettingen, paleontologische waarden et cetera.

effecten op deze (verwachtings)waarden, inclusief indirecte effecten zoals door veranderingen in de grondwaterstand en zetting.

5 Overige onderwerpen

Onzekerheden

Het MER moet de milieuaspecten benoemen waarvoor effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Spits de bespreking toe op milieuaspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

Vorm en presentatie

Ondersteun de beschrijvingen met duidelijke tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda.

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Dit onderdeel verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van maatregelen voor de veerverbinding en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

Bij mogelijke effecten op attributen van de OUV van het werelderfgoed Waddenzee beveelt de Commissie aan om daarvoor een zelfstandige samenvatting op te stellen. Beschrijf in deze samenstelling de voorgestelde actie, de alternatieven, de (mogelijke) effecten op het werelderfgoed en maatregelen om negatieve effecten te mitigeren. Een dergelijke (specifieke) samenvatting geeft invulling aan de geldende meldplicht aan UNESCO en moet aan het Nederlandse Focal Point³⁴ worden opgestuurd.

³⁴ De Focal Point is het nationale aanspreekpunt (vanuit de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) voor alle administratie en correspondentie met UNESCO en haar adviesorganen met betrekking tot de Nederlandse Werelderfgoederen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. 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:

drs. Tim Artz

drs. Jan van Dalfsen

Ir. Jos van Doorn

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

Cynthia Maan PhD

Marja van der Tas (voorzitter)

drs. Jan van der Winden

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Voorkeursbeslissing.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure moet een Passende beoordeling worden opgesteld. Daarom is een plan-MER nodig bij de voorkeursbeslissing. Daarnaast is de voorkeursbeslissing mogelijk kaderstellend voor mer-(beoordelings)plichtige besluiten.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Gesprekken met belanghebbenden tijdens adviestraject

De Commissie heeft tijdens het locatiebezoek op 3 juni in aanwezigheid van het bevoegd gezag gesproken met vertegenwoordigers van VVV Ameland, Natuurcentrum Ameland en gemeente Ameland.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [4000](#) in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl