

Reactienota
Notitie reikwijdte en detailniveau

MIRT-Verkenning Bereikbaarheid Ameland

Projectgegevens

Titel:	Reactienota Notitie reikwijdte en detailniveau MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland
Versie:	2.0 (100%)
Status:	Definitief
Datum:	1 oktober 2026
Opdrachtgever:	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Projectnummer:	BK7255-3.6-NRD

Inhoud

Projectgegevens **2**

Inhoud **3**

1 Inleiding **4**
1.1 Zienswijzeprocedure 4
1.2 Advisering Commissie mer 4
1.3 Overzicht reacties 5
1.4 Belangstelling voor het project 5

2 Reactie op de zienswijzen **6**
2.1 Zienswijze 1 6
2.2 Zienswijze 2 6
2.3 Zienswijze 3 7
2.4 Zienswijze 4 7
2.5 Zienswijze 5 7
2.6 Zienswijze 6 8
2.7 Zienswijze 7 9
2.8 Zienswijze 8 9
2.9 Zienswijze 9 10
2.10 Zienswijze 10 11
2.11 Zienswijze 11 11
2.12 Zienswijze 12 13
2.13 Zienswijze 13 15
2.14 Zienswijze 14 15
2.15 Zienswijze 15 18
2.16 Zienswijze 16 19
2.17 Zienswijze 17 19
2.18 Zienswijze 18 20
2.19 Zienswijze 19 20
2.20 Zienswijze 20 22

3 Advies Commissie mer **23**

1 Inleiding

1.1 Zienswijzeprocedure

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) doorloopt in het kader van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland de milieueffectprocedure (mer-procedure). De eerste stap in de mer-procedure is het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD beschrijft de aanleiding en het voornemen en geeft aan welke bouwstenen/ alternatieven en welke effecten op welke wijze onderzocht gaan worden in de Milieueffectrapportage (MER).

Deze NRD heeft van 7 mei tot en met 17 juni 2026 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Deze zienswijzenprocedure is bekend gemaakt met advertenties in de Leeuwarder Courant, het Friesch Dagblad, de Amelander, Nieuwsblad Noordoost-Friesland, online via de website www.platformparticipatie.nl/bereikbaarheid-ameland en door inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties hier actief op te wijzen. Ook zijn de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed gevraagd om te reageren op de NRD gevraagd om te reageren op de NRD.
De stukken zijn via de genoemde website digitaal beschikbaar gesteld. Potentiële indieners van een zienswijze is de mogelijkheid geboden om vragen te stellen over de procedure via: de website, twee georganiseerde informatiebijeenkomsten (op Ameland op 27 mei 2026 en op vaste wal 19 mei 2026) en telefonisch.

Op de NRD zijn in totaal 20 zienswijzen ingediend (zie ook paragraaf 1.3).

In voorliggende Reactienota wordt per zienswijze een inhoudelijke reactie van het ministerie van IenW gegeven, waarbij ook wordt aangegeven in hoeverre met de zienswijze rekening wordt gehouden bij het opstellen van het MER Bereikbaarheid Ameland.

De Reactienota wordt na vaststelling gepubliceerd op de website www.platformparticipatie.nl/bereikbaarheid-ameland en naar alle indieners van een zienswijze gestuurd. Alle zienswijzen worden geanonimiseerd.

Anonimiseren
Op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen in deze zienswijzennota niet bij naam.

1.2 Advisering Commissie mer

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) adviseert de initiatiefnemer van het MER, het ministerie van IenW. Hiertoe brengt de Commissie twee keer een advies uit. Het eerste advies is uitgebracht op de NRD. Het tweede advies richt zich op het uiteindelijke MER en volgt later in het proces.
In hoofdstuk 3 is het advies samengevat en is beschreven hoe hier in het MER rekening mee wordt gehouden. Het volledige advies is te vinden op de website van de Commissie mer: Verkenning bereikbaarheid Ameland - Commissie mer

1.3 Overzicht reacties

Er zijn in totaal twintig zienswijzen ingediend op de NRD Bereikbaarheid Ameland. In onderstaande tabel zijn de ontvangen zienswijzen genummerd en is de datum van ontvangst vermeld. De gegevens van de indieners zijn bij het ministerie van IenW bekend.

Nummer	Datum ontvangst	Identificatienummer zienswijze
1	8 mei 2026	109062772
2	10 mei 2026	109071519
3	10 mei 2026	109073030
4	11 mei 2026	109077996
5	11 mei 2026	109090893
6	18 mei 2026	109153415
7	20 mei 2026	109188345
8	20 mei 2026	109195096
9	2 juni 2026	109335475
10	10 juni 2026	109447767
11	11 juni 2026	109466322
12	15 juni 2026	109484557
13	15 juni 2026	109490334
14	15 juni 2026	109495531
15	15 juni 2026	109498723
16	16 juni 2026	109499541
17	16 juni 2026	109499543
18	16 juni 2026	109499762
19	17 juni 2026	109520655
20	18 juni 2026	109528694

1.4 Belangstelling voor het project

De ingebrachte zienswijzen op de NRD toont de betrokkenheid van bewoners, overheden en maatschappelijke organisaties bij het project. Het projectteam van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland is dankbaar voor alle ingebrachte informatie, suggesties en aanscherpingen. Deze helpen de MIRT-verkenning verder aan te scherpen en beter aan te laten sluiten bij de wensen en behoeften van de omgeving. Waar mogelijk wordt uw input verder meegenomen in de MIRT-verkenning en/of daaropvolgende fasen.

2 Reactie op de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de binnengekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie door het ministerie van IenW. Bij de reactie is aangegeven of en zo ja hoe er in het MER rekening wordt gehouden met de reactie.

2.1 Zienswijze 1

De indiener spreekt zich uit tegen het realiseren van een vaste wegverbinding tussen Ameland en Friesland en pleit voor het behouden van een veerverbinding.

Reactie zienswijze
Voorafgaand aan het opstellen van de NRD is in 'zeef 0.5' een lijst van mogelijke bouwstenen voor oplossingen opgesteld. Een bouwsteen is afgevallen als deze niet kan voldoen aan het behalen van de opgave of niet haalbaar is (randvoorwaardelijke criteria). Vaste verbindingen zoals brug, dam, tunnel of wadweg zijn in zeef 0.5 van de MIRT-verkenning afgevallen als bouwsteen en worden verder niet meegenomen. De verdere MIRT-verkenning richt zich op oplossingen voor de bereikbaarheid waarbij de veerverbinding met Ameland en de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee in samenhang wordt beschouwd.

2.2 Zienswijze 2

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener stelt dat eerdere maatregelen om slib te storten bij de Feugelpolle niet effectief zijn gebleken. Door de aanwezige stroming spoelt het slib weg en is de kwelder verder afgenomen.
b. Volgens de indiener wordt de sterke stroming veroorzaakt door de situering van een stenen dam bij de Reeweg, waardoor waterstromen op de Feugelpolle worden gericht en verdere afslag optreedt.
c. De indiener stelt voor om het baggerslib te storten tussen de Brede Berm en de strekdam in de Ballumerbocht, eventueel in combinatie met een aanvullende dam. Hier kan worden voorkomen dat het slib terugstroomt in de vaargeul. Dit slibdepot kan bijdragen aan natuurontwikkeling, o.a. door het creëren van een hoogwatervluchtplaats en broedgebied voor vogels. Daarbij wordt erkend dat lokaal verlies van bodemleven optreedt. De indiener verwacht dat het nieuwe gebied zich kan ontwikkelen tot geschikt broedgebied voor onder meer visdief. De locatie wordt als technisch kansrijk beschouwd. Ter onderbouwing wordt verwezen naar een vergelijkbaar project bij de jachthaven, waar een slibstortlocatie zich heeft ontwikkeld tot een natuurgebied met bijbehorende waarden.
d. De indiener merkt op dat bestaande regelgeving voorschrijft dat slib op het Wad moet worden verwerkt, maar dat de huidige stortlocaties leiden tot inefficiëntie en ecologische schade doordat slib zich niet kan ophopen en bodemleven wordt aangetast.

Reactie zienswijze

a. De ervaringen met de huidige verwerking van slib en de effecten op kwelders worden betrokken als aandachtspunt bij de verdere beschouwing van baggermaatregelen en morfologische effecten.
b. De beschreven stromings- en afslagprocessen worden betrokken voor zover zij relevant zijn voor de analyse van morfologie en natuurlijke dynamiek. Het MER kijkt naar effecten van alternatieven op kwelders, wadplaten en geulen.

c. Het evt. storten of benutten van baggerslib wordt in deze MIRT-verkenning nog niet beschouwd; mogelijk wel in een vervolgfase. De voorgestelde locatie en werkwijze zijn concreet en waardevol als gebiedskennis en kunnen worden meegenomen in een eventuele vervolgfase
d. Baggeren en verspreiden van baggerspecie leidt o.a. tot ecologische drukfactoren, zoals bodemberoering en vertroebeling. Deze effecten worden beoordeeld voor de alternatieven die worden onderzocht in deze MIRT-verkenning.

2.3 Zienswijze 3

De indiener stelt voor om in plaats van twee grote veerboten vier kleinere boten in te zetten voor de veerdienst.

Reactie zienswijze
De suggestie is een onderdeel dat in de MIRT-verkenning wordt onderzocht. In de MIRT-verkenning wordt de inzet van kleinere schepen en/of anders samengestelde schepen onderzocht. De inzet van deze schepen wordt in samenhang met de andere bouwstenen en draaiknoppen beoordeeld.

2.4 Zienswijze 4

De indiener stelt voor hovercrafts voor toeristen en personentransport in te zetten en daarnaast auto's en vracht over te zetten via schepen.

Reactie zienswijze
Voorafgaand aan het opstellen van de NRD is in 'zeef 0.5' een lijst van mogelijke bouwstenen voor oplossingen opgesteld. Een bouwsteen is afgevallen als deze niet kan voldoen aan het behalen van de opgave of niet haalbaar is (randvoorwaardelijke criteria). Hovercrafts zijn afgevallen als bouwsteen omdat deze als zelfstandige oplossing onvoldoende doelbereik hebben (te beperkte capaciteit) en beoordeeld zijn als niet-haalbaar i.r.t. vergunbaarheid (í.v.m. verstoring door geluid). Er is geen hovercraft op de markt of in ontwikkeling die een acceptabel geluidsniveau en brandstofverbruik heeft, én de benodigde overzetcapaciteit heeft.
Hovercrafts worden daarom verder niet als zelfstandige oplossing meegenomen in de alternatievenafweging.

2.5 Zienswijze 5

De volgende opmerkingen worden gemaakt:
Indiener van de zienswijze doet een voorstel voor een oplossing. Deze bestaat uit:
a. Varen op getij, waarbij passagiers en vrachtverkeer (zonodig 's nachts bij één hoogwater tij overdag) gescheiden is.
b. Het stationeren van een veer- en vrachtschip op Ameland en een veerschip bij Holwert.
c. Een permanent pompstation bij Holwert en het opgezogen slib op de west- en oost-kwelders aan te brengen.

Reactie zienswijze
a. Het scheiden van personen-, auto- en vrachtvervoer en waterstandsafhankelijk varen maken onderdeel uit van de MIRT-verkenning.
b. De precieze standplaats van schepen hoort bij een detaillering in een vervolgfase op deze MIRT-verkenning.

c. Een afweging m.b.t. het voorgestelde pomp- en slibsysteem past ook bij een nadere uitwerkingsfase. Het wordt overigens als weinig kansrijk beoordeeld omdat een dergelijk systeem tot permanente en voortdurende verstoring van de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee en kwelders leidt.

2.6 Zienswijze 6

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener stelt dat de veerdiensten naar de Waddeneilanden feitelijk openbaar vervoer zijn en daarom onder verantwoordelijkheid van de provincie zouden moeten vallen conform de Wet Personenvervoer 2000. De huidige situatie, waarbij concessies via het Rijk en onderhandse gunning plaatsvinden, wordt als onlogisch en onwenselijk beschouwd. Ook wordt gewezen op het ontbreken van integratie van vrachtvervoer en het niet opnemen van veerverbindingen in relevante beleidskaders (zoals de Vaarwegennota). De indiener pleit voor een provinciale regierol en eventueel een provinciaal vervoersbedrijf om bestuurlijke en organisatorische knelpunten op te lossen.
b. De indiener spreekt zich uit tegen het ontwikkelen van een nieuwe veerbootroute via Ferwert. Zowel op basis van eigen ervaringen als rapporten wordt gesteld dat ook deze route onderhoudsgevoelig is. Daarnaast vraagt een nieuwe route om ingrijpende infrastructuur en leidt deze tot aantasting van Natura 2000-gebied, met juridische en procedurele risico's. Ook een nieuwe veerhaven in de Ballumerbocht leidt tot verstoring van Natura 2000-gebied en daarnaast hoge aanlegkosten.
c. De indiener beschrijft dat de toename van baggerwerk het gevolg is van natuurlijke sedimentatieprocessen in de Waddenzee. Baggeren wordt gezien als weinig effectief, omdat sediment binnen het systeem blijft circuleren en uiteindelijk bijdraagt aan afname van het doorstroomvolume en de stroomsnelheid. Ook suppleties kunnen volgens de indiener bijdragen aan sedimentaanvoer. Structurele oplossingen zouden moeten bestaan uit het vergroten van het debiet en/of het daadwerkelijk verwijderen van sediment uit het systeem.
d. De indiener stelt voor het baggerbezwaar te verminderen door de dimensies van de op de route in te zetten schepen aan te passen aan de natuurlijke dimensies van de vaargeul.
e. De indiener pleit voor een systeem waarbij personenvervoer en vrachtvervoer worden gescheiden. Voorstellen zijn onder andere bagageterminals en aanpassing van de inzet van veerboten (bijvoorbeeld alleen autovervoer bij hoogwater). Dit kan bijdragen aan minder baggerwerk en een lagere milieudruk. Tegelijkertijd wordt erkend dat dit spanningen oplevert tussen leefbaarheid en economische belangen op het eiland.
f. (Tweede bijlage) De indiener stelt voor baggerslib uit de Waddenzee te verwijderen door dit bijvoorbeeld op de kwelders aan te brengen.

Reactie zienswijze

a. De opmerkingen van de indiener zien met name op de bestuurlijke organisatie en concessieverlening van het veervervoer. Dit betreft een beleidsmatig en juridisch vraagstuk dat buiten de reikwijdte van het MER valt. Het MER richt zich op de milieueffecten van alternatieven voor de bereikbaarheid van Ameland. De geschetste aandachtspunten worden voor kennisgeving aangenomen. Zie ook brief regering nr. 36200-A-9 14 november 2022 'Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT' Vaststelling van de

begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 | Tweede Kamer der Staten-Generaal

b. In de MIRT-verkenning worden verschillende alternatieven, waaronder een alternatief met een veerverbinding vanaf Ferwert, onderzocht en afgewogen. In de beoordeling van alternatieven wordt onder meer gekeken naar impact op natuur, financiën, (juridische) haalbaarheid en de gevolgen voor onderhoud. Op basis van de integrale beoordeling wordt een voorkeursalternatief gekozen.
c. Sediment uit het systeem halen is in de Waddenzee niet toegestaan en daarom geen onderdeel van de bouwstenen. In 'zeef 0.5' is de bouwsteen "afgraven wantij/kwelder" afgevallen, omdat het afgraven van de kwelders niet leidt niet tot een sterke toename van stroming door de geul (onderzoek Deltares), maar vooral leidt tot extra stroming over de platen. Er is een onrealistische grote afgraving benodigd om waarneembaar effect op geuldebiet te hebben, maar door veranderende stromingspatronen kan het baggerbezwaar juist lokaal toenemen, met potentieel grote ongewenste effecten door geul- en plaatveranderingen.
d. In de MIRT-verkenning wordt de inzet van kleinere schepen en/of anders samengestelde schepen onderzocht, ook in relatie tot daarbij passende vaargeulprofielen en bijdragen aan reductie van het baggerbezwaar. De inzet van deze schepen wordt in samenhang met andere bouwstenen en draaiknoppen beoordeeld.
e. De voorgestelde scheiding van vervoersstromen maakt onderdeel uit van de MIRT-verkenning. Het vervoersconcept omvat onder meer personen-, auto- en vrachtvervoer en de mogelijkheid om deze stromen anders te organiseren. Ook ondersteunende maatregelen zoals bagage- en bevoorradingssystemen, OV en deelmobiliteit worden betrokken.
f. Het eventueel afvoeren of benutten van baggerslib wordt in deze MIRT-verkenning nog niet beschouwd; mogelijk wel in een vervolgfase.

2.7 Zienswijze 7

De indiener stelt voor hovercrafts als variant in de afweging mee te nemen.

Reactie zienswijze
Voorafgaand aan het opstellen van de NRD is in 'zeef 0.5' een lijst van mogelijke bouwstenen voor oplossingen opgesteld. Een bouwsteen is afgevallen als deze niet kan voldoen aan het behalen van de opgave of niet haalbaar is (randvoorwaardelijke criteria). Hovercrafts zijn afgevallen als bouwsteen omdat deze als zelfstandige oplossing onvoldoende doelbereik hebben (te beperkte capaciteit) en beoordeeld zijn als niet-haalbaar i.r.t. vergunbaarheid (í.v.m. verstoring door geluid). Er is geen hovercraft op de markt of in ontwikkeling die een acceptabel geluidsniveau en brandstofverbruik heeft, én de benodigde overzetcapaciteit heeft.
Hovercrafts worden daarom verder niet als zelfstandige oplossing meegenomen in de alternatievenafweging.

2.8 Zienswijze 8

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener spreekt zich uit tegen het verplaatsen van de pier en pleit voor behoud van de huidige locatie bij Holwert. De indiener onderbouwt dit met de stelling dat de huidige ligging belangrijk is voor de identiteit, bereikbaarheid en economie van de regio en dat verplaatsing ingrijpende gevolgen kan hebben voor inwoners, ondernemers en toerisme, evenals

voor het Waddengebied. De indiener stelt dat het probleem van dichtslibben niet automatisch moet leiden tot verplaatsing van de pier en verzoekt om alternatieve oplossingen te onderzoeken. De indiener onderbouwt dit met voorstellen om slib anders af te voeren of nuttig toe te passen, bijvoorbeeld voor bouwmaterialen, dijkversterking, natuurontwikkeling of kustbescherming.

b. De indiener verzoekt om onderzoek naar de invloed van andere vormen van scheepsaandrijving op de sedimentatie in de vaargeul. De indiener onderbouwt dit met de suggestie dat aanpassing van scheepstechniek mogelijk kan bijdragen aan het verminderen van aanslibbing.
c. De indiener verzoekt om ecologische gevolgen van een eventuele nieuwe vaarroute zwaarder mee te wegen.
d. De indiener verzoekt om eerst alle technische en duurzame alternatieven volledig te onderzoeken voordat een besluit wordt genomen over verplaatsing. De indiener onderbouwt dit met het belang van bescherming van natuur, leefbaarheid en economie, en stelt dat verplaatsing pas aan de orde is wanneer aantoonbaar geen haalbare alternatieven beschikbaar zijn.

Reactie zienswijze

a. In de MIRT-verkenning wordt het behouden van de huidige veerverbinding vanuit Holwert (eventueel met optimalisaties) als één van de alternatieven onderzocht. Na een integrale beoordeling van alternatieven volgt een keuze voor een voorkeursalternatief, waarbij Holwert als veerhaven al dan niet behouden blijft. Het evt. afvoeren of benutten van baggerslib wordt in deze MIRT-verkenning nog niet beschouwd; mogelijk wel in een vervolgfase.
b. De relatie tussen scheeps- en vlootprofiel, vaargeul en sedimentatie is relevant voor de MIRT-verkenning. In de verdere uitwerking wordt gekeken naar scheepstype, diepgang, aandrijving en emissies voor zover deze bepalend zijn voor de effecten en het doelbereik van alternatieven.
c. In het MER worden alternatieven (ook van andere vaarroutes) onder andere beoordeeld op het aspect ‘natuur’. Daarin worden aantasting van beschermde habitattypen, aantasting van kwaliteit van leefgebieden, aantasting van soorten en het doorkruisen van beschermde gebieden meegenomen.
d. De MIRT-verkenning onderzoekt en vergelijkt verschillende alternatieven (met en zonder verplaatsing) voordat een voorkeursbeslissing wordt genomen. Daarbij wordt geoordeeld op alle thema's die zijn opgenomen in de NRD, waaronder natuur, landschap, duurzaamheid, leefbaarheid en economie.

2.9 Zienswijze 9

De indiener stelt voor een alternatief tracé voor de veerbootverbinding tussen Holwert en Ameland te onderzoeken. Hierbij maakt de veerbootroute grotendeels gebruik van de bestaande geul Zuiderspruit en wordt een nieuwe geul aangelegd richting de veerdam bij Holwert. De indiener beargumenteert dat dit een duurzame oplossing is voor de bereikbaarheid van Ameland, met minder baggerwerkzaamheden, behoud van de bestaande voorzieningen en meer ruimte voor natuurontwikkeling.

Reactie zienswijze

Het door de indiener voorgestelde alternatief tracé ligt op dezelfde locatie als het in zeef 0.5 onderzochte alternatief "verlengen van de veerdam bij Holwert". "Het verlengen van de veerdam Holwert" is afgevallen, omdat deze onvoldoende

doelbereik heeft en niet haalbaar lijkt. Met name de impact op natuur (het wantij, de kwelders) en het risico op niet-vergunbaarheid zijn daarbij relevant. Het aangedragen alternatief bestaat uit een vaargeul voor een deel gerealiseerd door middel van strekdammen i.p.v. een veerdam (tussen Holwert en Zuiderspruit). De argumenten voor het doelbereik, haalbaarheid, impact op natuur en risico niet-vergunbaar gelden ook voor dit alternatief en dit alternatief zal dan ook niet verder onderzocht worden in het MER. In het MER zal wel bekeken worden of strekdammen een aanvullende maatregel op één van de andere bouwstenen (op een andere plek) kan zijn.

2.10 Zienswijze 10

De indiener stelt voor in de MER cultureel erfgoed te beoordelen volgens de stappen zoals beschreven in de Handreiking Cultureel erfgoed in mer-procedures van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De indiener wijst erop dat de Waddenzee zowel vanuit het perspectief van cultureel erfgoed als Werelderfgoed beoordeeld dient te worden. Voor de werelderfgoedstatus van de Waddenzee geldt dat deze in mindere mate gebaseerd is op het culturele erfgoed maar vooral op 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en moddervlakten die droogvallen tijdens eb. De indiener doet daarnaast enkele suggesties voor te raadplegen bronnen bij de beoordeling van het culturele erfgoed.

Reactie zienswijze
In het MER zal zowel op UNESCO-kernwaarden als cultureel erfgoed beoordeeld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de aangereikte aspecten. Bij het onderzoek zal gebruik worden gemaakt van de aangereikte bronnen.

2.11 Zienswijze 11

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener stelt dat de NRD onvoldoende objectief is en te sterk voorsorteert op het alternatief Ferwert, waardoor geen goede basis voor het plan-MER wordt geboden.
b. De indiener wijst op inconsistenties in de NRD ten aanzien van het baggerbezwaar en stelt dat aannames tot 2100 onvoldoende onderbouwd zijn en afwijken van eerdere onderzoeken, waarin juist een afname mogelijk wordt geacht.
c. De indiener verzoekt om het baggerbezwaar kwantitatief in de tijd door te rekenen tot 2100, inclusief onzekerheidsmarges en verschillende klimaatscenario’s, zodat een robuuste kosten-batenafweging mogelijk is.
d. De indiener stelt dat de NRD een te sterk negatief (worst-case) beeld geeft van toekomstige baggerwerkzaamheden en vertroebeling en verzoekt om ook een best-case scenario en onzekerheidsbandbreedtes te betrekken.
e. De indiener verzoekt om een transparante en evenwichtige methodiek voor de afweging van zwaarte van de verschillende thema's waarop de alternatieven beoordeeld worden. Dit om te voorkomen dat uitsluitend een financiële kosten- en batenanalyse bepalend is.
f. De indiener wijst op mogelijke maatregelen en alternatieven, waaronder het beperken van autovervoer naar Ameland en het onderzoeken van mitigerende maatregelen zoals slibafvoer, aanpassen van kwelderbeheer en aanpassing of verwijdering van de veerdam.
g. De indiener stelt dat bij de beoordeling van alternatieven beter rekening moet worden gehouden met morfologische ontwikkelingen, natuurwaarden

en onomkeerbare effecten, zoals de aantasting van het Noorderleeg bij het alternatief Ferwert.

h. De indiener verzoekt om effecten op leefbaarheid en economie ook voor de Friese kustregio mee te nemen in de MIRT-verkenning en om bestaande adviezen over ruimtelijke kwaliteit zorgvuldig te betrekken in het plan-MER.
i. De indiener vraagt waarom in de gehanteerde referentiesituatie de hoeveelheden van het baggerbezwaar in 2100 en 2025 hoog zijn ingeschat.
j. (Tweede bijlage) De indiener stelt dat de gehanteerde prognose van het baggerbezwaar onvoldoende is onderbouwd, omdat deze uitgaat van een beperkt klimaatscenario. Volgens de indiener wijzen recente inzichten op een versnelling van de zeespiegelstijging, waardoor de gehanteerde uitgangspunten mogelijk niet meer representatief zijn. De indiener stelt dat een versnelde zeespiegelstijging leidt tot een afname van het baggerbezwaar, met name bij Holwert, waardoor verschillen tussen alternatieven kleiner worden en de kosten-batenverhouding wijzigt in het voordeel van Holwert.
k. (Tweede bijlage) De indiener stelt dat door morfologische ontwikkelingen het wantij veel oostelijker kan opschuiven dan in het onderzoek wordt aangenomen. Dat leidt volgens de indiener tot een reductie van het baggerbezwaar op de route via Holwert en slechts een beperkte reductie op de route via Ferwert.
l. (Tweede bijlage) De indiener concludeert dat de onderbouwing voor het alternatief Ferwert hiermee verzwakt en die voor Holwert versterkt wordt, mede omdat Holwert minder negatieve effecten heeft op natuur en landschap en minder risico's kent voor vergunningverlening (incl. ADC-toets).

Reactie zienswijze

a. De NRD is bedoeld als onderzoeksopzet, sorteert op geen van de alternatieven voor en maakt geen keuze voor een voorkeursalternatief. Bouwstenen/alternatieven (voortgekomen uit zeef 0.5) zijn in de NRD alleen beschreven en nog niet beoordeeld. In het vervolg van de MIRT-verkenning worden deze onderzocht en beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader, waarbij de informatie objectief wordt gepresenteerd. In de laatste fase van MIRT-verkenning wordt aan de hand van de alternatievenbeoordeling en afweging bestuurlijk een voorkeursalternatief gekozen.
b. De noties over onzekerheden rond het baggerbezwaar worden herkend. De NRD geeft aan dat voorspellingen richting 2100 grote onzekerheden kennen, onder meer door zeespiegelstijging en morfologische ontwikkelingen. Na de studie Verkenning Bereikbaarheid Ameland zijn nieuwe studies en metingen beschikbaar gekomen. Deze worden gebruikt worden voor deze MIRT-verkenning. Daarnaast zullen morfologische experts in de Waddenzee betrokken worden bij de interpretatie van deze onzekerheden. In het MER worden uitgangspunten, aannames en deze onzekerheden nader toegelicht en waar mogelijk geactualiseerd.
c. Het verzoek om kwantitatieve onderbouwing wordt betrokken bij de uitwerking van het MER. Voor zover nodig en mogelijk worden het baggerbezwaar en de morfologische effecten met passende onderzoeksmethoden inzichtelijk gemaakt, inclusief relevante onzekerheden voor de middel- en langere termijn (tot 2050, tot 2100).
d. In het MER worden effecten en onzekerheden (in bandbreedtes) zo transparant mogelijk beschreven op basis van beschikbare kennis,

prognoses en scenario's. Daarmee ontstaat een evenwichtiger beeld van de mogelijke ontwikkeling van baggerhoeveelheden en vertroebeling.

e. Het aspect 'kosten' is één van de aspecten waar de alternatieven op beoordeeld en een voorkeurskeuze op gebaseerd worden. Het aspect 'kosten' is één van de aspecten binnen een integraal beoordelingskader, waarin aspecten als bereikbaarheid, natuurlijke dynamiek, leefbaarheid en leefomgeving, toekomstbestendigheid en haalbaarheid worden beschouwd. Er wordt vooraf geen zwaarte aan bepaalde aspecten gehangen. Zie voor het volledige beoordelingskader bijlage E van de NRD.
f. De genoemde maatregelen worden betrokken voor zover zij aansluiten bij de reikwijdte van de MIRT-verkenning. Beperking van auto-overzet is in beeld als ondersteunende bouwsteen en onderdeel van de te beoordelen alternatieven. Mitigerende maatregelen kunnen in beeld komen als uit het MER blijkt dat effecten moeten worden voorkomen of beperkt.
g. In het MER worden effecten op natuurlijke bodemdynamiek, kwelders, wadplaten, geulen, beschermde habitattypen en soorten beoordeeld. Indien alternatieven effecten hebben op gebieden zoals het Noorderleeg, worden deze effecten in de beoordeling betrokken.
h. In het MER worden naast de beoordeling van effecten op leefbaarheid en economie op Ameland ook de relevante effecten op de vaste wal (Friese kustregio) in beeld gebracht. De inpassingsvisie Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (met adviezen over ruimtelijke kwaliteit) wordt meegenomen bij de beoordeling op ruimtelijke kwaliteit.
i. Het belang van een goed onderbouwde referentiesituatie wordt onderschreven. In het MER wordt de referentiesituatie nader uitgewerkt en toegelicht, inclusief de gehanteerde uitgangspunten voor baggerhoeveelheden en onzekerheden. Hierbij wordt ook gekeken naar de bandbreedtes, zodat de gevoeligheid ten aanzien van het baggerbezwaar in beeld wordt gebracht. Daarnaast zullen morfologische experts in de Waddenzee betrokken worden bij de interpretatie van de onzekerheden.
j. De NRD geeft aan dat onzekerheden richting 2100 toenemen. In bijlage A.4 is aangegeven dat de response op zeespiegelstijging richting 2100 onzeker is en wordt aangegeven dat het afhangt van aannames of eventueel een situatie met een verdiepend systeem (en afname van baggerbezwaar) kan plaatsvinden. Onzekerheden over effecten op langere termijn worden in het MER inzichtelijk gemaakt en zo ook bij het afwegen en keuzes maken betrokken.
k. Morfologische ontwikkelingen zijn belangrijk voor de bereikbaarheidsopgave. In het MER worden effecten beoordeeld op baggerbezwaar, natuurlijke bodemdynamiek, kwelders, wadplaten en geulen. Daarmee worden ook onzekerheden rond wantij en wadplaten betrokken.
l. In de NRD(-fase) wordt nog geen voorkeur uitgesproken voor een alternatief. De MIRT-verkenning is bedoeld om objectief effecten van alternatieven in beeld te brengen, om vervolgens een integrale afweging te kunnen maken. In de MIRT-verkenning worden voor beide vertreklocaties de positieve- en negatieve effecten inzichtelijk gemaakt. Uit deze resultaten volgt een conclusie. De suggesties van de indiener zijn in beeld en maken reeds onderdeel uit van de te onderzoeken onderwerpen.

2.12 Zienswijze 12

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener stelt dat de gehanteerde referentiesituatie niet geschikt is, omdat deze uitgaat van een begrenzing van het baggerplafond in plaats van

de huidige vervoercapaciteit. Naar mening van de indiener is het uitgangspunt van de MIRT-verkenning in de basis het accommoderen van de vervoersvraag zoals deze nu is. Daarom dient de voortzetting van de huidige vervoerscapaciteit als referentie te worden genomen, inclusief huidige onderhoudsdimensies. Ook als dit leidt tot een overschrijding van de baggervolumes. De indiener verzoekt om het nulplus-alternatief als referentie te hanteren.

b. De indiener stelt dat het meenemen van de maatregel om de bestaande veerdammen te verhogen vanwege zeespiegelstijging niet binnen de scope van de MIRT-verkenning past. De indiener is van mening dat dit onderdeel is van de reguliere beheer- en zorgplicht van de infrastructuureigenaar.
c. De indiener stelt dat binnen het thema haalbaarheid terughoudend moet worden omgegaan met criteria zoals vergunbaarheid en mitigatiemogelijkheden. De indiener onderbouwt dit met de opvatting dat de mate van risicoacceptatie en inzet van mitigatie afhankelijk zijn van politieke keuzes en niet doorslaggevend zouden moeten zijn in de ambtelijke beoordeling.
d. De indiener verzoekt om bij de financiële onderbouwing rekening te houden met aanvullende financieringsmogelijkheden, waaronder publieke bijdragen aan de concessie. De indiener onderbouwt dit met het standpunt dat de concessieverlener zo nodig financieel moet kunnen bijdragen aan de exploitatie.
e. De indiener verzoekt om het mogelijk maken van een bredere inzet van de beschikbare middelen dan uitsluitend Rijksinfrastructuur, zodat ook samen met regionale partijen investeringen in bijvoorbeeld openbaar vervoer, bagagevervoer en andere voorzieningen kunnen worden meegenomen bij het realiseren van een voorkeursalternatief.

Reactie zienswijze

a. De referentiesituatie beschrijft de meest waarschijnlijk te achten ontwikkeling die zal plaatsvinden, zonder ingrijpen. Deze 'autonome ontwikkeling' bestaat uit de verwachte ontwikkeling van het milieu op basis van huidige activiteiten én nieuwe activiteiten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De verwachte ontwikkeling is dat er een blijvende verzanding (tot in ieder geval 2050) in de vaargeul plaatsvindt en dat het baggerbezwaar (tot in ieder geval 2050) zal toenemen, tot boven het van vergunning vrijgestelde baggerplafond (cf. het vigerende Natura 2000 Beheerplan Waddenzee dat loopt eind 2028). In de referentiesituatie kan niet worden uitgegaan dat een vergunning zal worden verleend om méér te kunnen baggeren (met het oog op de potentiële impact op natuur). In het nul-plus alternatief (dat uitgaat van het huidig profiel instandhouden) wordt de situatie beschouwd en beoordeeld dat er wél een vergunning wordt verleend om meer te baggeren dan het huidige baggerplafond (en dus niet uitgaat van een begrenzing baggerplafond en uitgaat van voortzetten van de huidige inzet van schepen).
b. In de verkenning wordt uitgegaan van de situatie dat de veerdammen en veerhavens bij Holwert en bij Nes in de toekomst zullen worden verhoogd als reactie op de verwachte zeespiegelstijging. De verwachting is dat de veerdammen zonder ophoging in de toekomst vaker onder water komen te staan met gevolgen voor de bereikbaarheid van Ameland. Ophoging van veerdammen is op dit moment niet vastgelegd in beleid en maakt géén onderdeel uit van de scope van deze MIRT-verkenning. Wel wordt in deze MIRT-verkenning een ophoging van beide veerdammen als een reële en relevante situatie meegenomen mede omdat een toekomstige ophoging een

significante impact kan hebben op bijvoorbeeld natuurwaarden (bij groter ruimtebeslag) en totale kosten. Om een goede vergelijking tussen alternatieven te kunnen maken moeten deze toekomstbestendig uitgewerkt worden. Bij aanvang van zeef 2 zal een analyse worden gedaan naar de noodzaak van de toekomstige ophoging met indicatieve inschattingen voor de hoogte van de ophoging en planning (wanneer zou een ophoging aan de orde zijn). De exacte bekostiging en verantwoordelijkheidsverdeling van een toekomstige ophoging kunnen in een latere fase verder worden uitgewerkt.

c. Het doel van de MIRT-verkenning is inderdaad om feitelijke en onafhankelijke beslisinformatie op te leveren op grond waarvan een politieke keuze kan worden gemaakt. Het plan-MER is hiervoor een belangrijk instrument. Bij elk onderzocht alternatief kan het plan-MER een inschatting geven of een passende beoordeling volstaat of dat een ADC-toets moet worden doorlopen. Ook kan het plan-MER in beeld brengen of het kansrijk is om mitigerende of compenserende maatregelen te realiseren. Op grond van deze informatie uit het plan-MER kan er een politieke beoordeling worden gemaakt.
d. Voor een nadere toelichting op uw reactie gaan we graag met u in gesprek. Daarover neemt het projectteam van de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland contact met u op.
e. De genoemde voorbeelden en andere bouwstenen die een positieve bijdrage leveren aan een voorkeursalternatief, kunnen onderdeel uitmaken van de totale scope van de opdracht en de beschikbare financiële middelen.

2.13 Zienswijze 13

De indiener verzoekt om de oplossingsrichting met een spoorverbinding naar Holwert in combinatie met een veerdienst alsnog volwaardig te betrekken in het plan-MER, omdat deze in eerdere fasen onvoldoende inhoudelijk is beoordeeld. De indiener stelt dat deze oplossingsrichting kan bijdragen aan een duurzame en toekomstbestendige verbetering van de bereikbaarheid, doordat deze leidt tot minder autovervoer en baggerinspanning, positieve effecten heeft op natuur en leefomgeving en bredere voordelen biedt voor het mobiliteitssysteem en de regionale bereikbaarheid. Tevens verzoekt de indiener om deze oplossingsrichting te beoordelen op basis van een integrale kosten-batenafweging, waarbij ook de lange termijn effecten en systeemvoordelen worden meegenomen.

Reactie zienswijze
Het voorkeursalternatief moet in de eerste plaats een oplossing bieden voor de bereikbaarheid van Ameland die onder druk staat door de dichtslibbende vaargeul in de Waddenzee. Ondersteunende bouwstenen, zoals voor- en natransport, minder auto-overzet, deelmobiliteit en openbaar vervoer kunnen aan dit hoofddoel een bijdrage leveren. De voorgestelde spoorverbinding van Leeuwarden en Holwert draagt niet bij aan de doelstelling van de MIRT-verkenning. Als ondersteunende bouwsteen voor een voorkeursalternatief zijn de kosten te hoog, de aanleg te ingrijpend en de bijdrage aan het doel van de MIRT-verkenning te gering.

2.14 Zienswijze 14

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener doet meerdere voorstellen voor tekstuele aanscherpingen of nuanceringen. Ook vraagt de indiener om nadere onderbouwing en verduidelijking van aannames, uitgangspunten en definities.

b. De indiener stelt dat natuur en ecologische draagkracht leidend moeten zijn bij de ontwikkeling van alternatieven en vervoersconcepten. De indiener onderbouwt dit met het principe "natuur sturend, bereikbaarheid volgend", waarbij eerst ecologische grenzen worden bepaald en daarna de invulling van bereikbaarheid.
c. De indiener vraagt welke zaken wel/niet onder het budget van € 250 miljoen vallen.
d. Indiener stelt dat Holwerd aan Zee geen raakvlakproject meer is.
e. Indiener vraagt om aandacht te geven aan de baggerpraktijk. Ook ecologisch verantwoord baggeren en de wijze van verspreiding van bagger hebben immers invloed op de te maken keuzes. Ook inzichten rond verminderen/slimmer baggeren zouden moeten worden meegenomen.
f. Indiener mist bij de beschrijving van de beoordeling (5.3) dat bepaalde maatregelen een aanlegfase (tijdelijk) en een operationele fase (langdurig) kennen, met verschillende effecten en afwegingen per fase.
g. De indiener stelt dat in de effectbeoordeling nog onvoldoende inzicht wordt gegeven in de wijze waarop cumulatieve effecten van ingrepen worden meegenomen en in gehanteerde ecologische drempelwaarden of criteria voor significantie, waardoor de afweging en toetsbaarheid van effecten beperkt transparant blijft.
h. Indiener stelt voor om naast kwelders en wadplaten ook te kijken naar mogelijke effecten op andere habitats.
i. Indiener stelt dat naast de prijskaart van de overtocht ook de totale prijskaart van een overnachting of dagtrip van belang is.
j. Indiener stelt dat het verlengen van een vergunning naar 2,5 miljoen m3 per jaar voelt als een voorbarig uitgangspunt, evenals grotere en meer baggerschepen.
k. Indiener vraagt of ergens is toegezegd dat het nulplus-alternatief niet werkelijk kan worden overwogen.
l. De indiener draagt aanvullende onderzoeksvragen en oplossingsrichtingen aan, waaronder:
   - Het scheiden van personen- en vrachtvervoer om baggerinspanning te verminderen;
   - Het onderzoeken van een autoluw Ameland en effecten op vervoersvraag;
   - Het inzetten op ketenmobiliteit en deelmobiliteit;
   - Het integraal beoordelen van alternatieven op brede welvaart, natuurkwaliteit en klimaatbestendigheid.
m. De indiener verzoekt om in de verdere uitwerking nadrukkelijk in te zetten op systeemoptimalisatie, verduurzaming van mobiliteit en beperking van ecologische impact, en om bestaande onderzoeken en aanbevelingen aantoonbaar te betrekken bij de besluitvorming.

Reactie zienswijze

a. In de teksten die in het MER komen te staan, zullen waar relevant en nodig de tekstuele voorstellen worden doorgevoerd en zullen aannames, uitgangspunten en definities nader worden toegelicht.
b. De projectdoelstelling geeft aan dat het uiteindelijke voorkeursalternatief de natuurlijke waarden en dynamiek van de Waddenzee zoveel mogelijk moet respecteren. Dit wordt betrokken bij zowel de ontwikkeling en beoordeling van alternatieven. In de nadere vorming van alternatieven zullen o.a. alternatieven worden ontwikkeld die als uitgangspunt hebben om zo min mogelijk impact op natuur hebben, bijv. door het te onderhouden vaarwegprofiel te minimaliseren en het baggerbezwaar met bijkomende ecologische effecten te verkleinen. De gevolgen voor de bereikbaarheid

(bijv. ander scheeps- en vlootprofiel en/of dienstregeling) worden hierbij in beeld gebracht.

c. Het ministerie van IenW heeft in de Begroting van 2024 in totaal € 250 mln. (incl. btw) gereserveerd binnen het Mobiliteitsfonds voor de oplossing. Voorwaarde is een oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland te realiseren die sober, doelmatig en toekomstbestendig uitgevoerd moet kunnen worden. Het geld staat ter beschikking voor een oplossing voor de overtocht van vaste wal naar Ameland en andersom. Toeleidende infrastructuur naar een eventuele nieuwe veerdam, maakt hier geen onderdeel van uit.
d. Het initiatief Holwerd aan Zee is in de tijd tussen ter inzagelegging van de NRD en publicatie van deze Reactienota gestopt. Het zal in het vervolg niet langer als raakvlakproject beschouwd worden.
e. Ecologisch verantwoord baggeren, de wijze van verspreiden van bagger en verminderen/slimmer baggeren zijn zeker relevante aspecten, echter voor de afweging van alternatieven en keuze van een voorkeursalternatief in de MIRT-verkenning naar verwachting niet doorslaggevend.
f. Het is een juiste constatering dat het onderscheid naar tijdelijke en permanente effecten in de NRD nog niet is geduid. In het MER zal worden toegelicht voor welke aspecten dit onderscheid relevant is en zullen effecten voor beide situaties in beeld worden gebracht.
g. In de MIRT-verkenning/MER worden integrale alternatieven samengesteld en beoordeeld. Daarbij worden effecten van onder meer baggeren, vaargeulaanpassingen, scheepvaart in samenhang beschouwd. Cumulatieve effecten worden voor zover relevant in het MER betrokken. De wijze waarop alternatieven op het aspect natuur worden beoordeeld en wanneer wel/geen sprake is van significantie zullen in het MER nader worden uitgewerkt.
h. In het MER wordt gekeken naar effecten op relevante habitats.
i. In de MIRT-verkenning zal gekeken worden naar relevante invloeden op het toerisme als gevolg van alternatieven.
j. Er zal een 'nul-plus alternatief' (dat uitgaat van het huidig profiel instandhouden) worden beoordeeld die uitgaat van een toekomstige situatie waarin een vergunning om méér te baggeren verleend wordt. Dit is geen uitgangspunt maar een mogelijk toekomstscenario. Of een vergunning verleend kan worden is immers onzeker. In een situatie waarin substantieel meer gebaggerd wordt, kan niet worden volstaan met het huidig aantal baggerbewegingen en baggerschipcapaciteit.
k. Binnen een MIRT-verkenning worden de te beschouwen alternatieven zo objectief en volledig mogelijk in beeld gebracht. Daarbij wordt een alternatief niet op voorhand buiten beschouwing gelaten op grond van het al dan niet aanwezige draagvlak of de bestuurlijke voorkeur. De verschillende alternatieven worden feitelijk beschreven en op basis van dezelfde uitgangspunten in de analyse betrokken. Het alternatief waarmee een toename van het baggerbezwaar ontstaat wordt daarom als één van de te beschouwen alternatieven meegenomen in de MIRT-verkenning. De uiteindelijke afweging van de alternatieven vindt plaats op basis van de vastgestelde doelen en beoordelingscriteria.
l. Het scheiden van vervoersstromen, ketenoptimalisatie, deelmobiliteit en beperking van auto-overzet zijn onderdeel van de bouwstenen en alternatieven die verkend gaan worden. Deze worden beoordeeld op basis van een integraal beoordelingskader waarin aspecten als leefbaarheid en economie, natuur en toekomstbestendigheid een plek hebben.
m. Het belang van systeemoptimalisatie, verduurzaming en beperking van ecologische impact wordt onderschreven. Bij het ontwerp en beoordeling

van bouwstenen en alternatieven zijn dit belangrijke elementen. Bestaande onderzoeken en inzichten worden gebruikt bij de verdere uitwerking.

2.15 Zienswijze 15

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener stelt dat de huidige bootverbinding leidt tot aantasting van de vaargeulen en natuur in het Waddengebied. De indiener onderbouwt dit met het effect van grote en zware schepen en baggerwerkzaamheden op waterverplaatsing, erosie en vertroebeling. De indiener draagt verschillende concrete oplossingsrichtingen aan om de impact op het Wad te verminderen. De indiener stelt dat deze maatregelen kunnen bijdragen aan minder baggerinspanningen en verstoring, waardoor natuurlijke processen in het Waddengebied zich kunnen herstellen en een duurzamere situatie ontstaat.
b. De indiener draagt de volgende oplossingsrichtingen aan:
    - Het verleggen of verlengen van de pier richting de Zuiderspruit, waar volgens de indiener een stabielere en diepere geul aanwezig is;
    - Het inzetten van kleinere en lichtere schepen uitsluitend voor passagiersvervoer (maximaal circa 500 personen);
    - Het beperken van autovervoer naar het eiland en het aan de wal houden van voertuigen;
    - Het realiseren van extra parkeercapaciteit en voorzieningen voor bagage- en vrachtafhandeling aan de wal;
    - Het organiseren van vracht- en zwaar transport rond hoogwater en eventueel in de nacht;
    - Het verminderen of afschaffen van sneldiensten;
    - Het verkennen van een vaste verbinding op het tracé van de oude dam, met bijvoorbeeld een brugconstructie;
    - Het beperken van baggerwerkzaamheden en vaarbewegingen zodat geulen zich weer natuurlijk kunnen ontwikkelen.

Reactie zienswijze

a. De door de indiener beschreven effecten vormen mede de aanleiding voor de MIRT-verkenning. In het MER worden effecten van het varen en het onderhouden van vaargeulen (baggeren) op natuurwaarden, de natuurlijke dynamiek en morfologie onderzocht. De MIRT-verkenning heeft als doel om de verbinding naar Ameland duurzamer, veiliger en impactarmer te maken.
b. Een aantal van de aangedragen oplossingsrichtingen sluiten aan bij het mobiliteitssysteem dat in de MIRT-verkenning/MER wordt onderzocht, zoals het scheepsprofiel, vervoersconcept en het scheiden van vervoersstromen. Voor zover bouwstenen in zeef 0.5 zijn afgevallen, worden deze niet verder als zelfstandige oplossing onderzocht. Dit geldt voor het verleggen of verlengen van de pier richting de Zuiderspruit (o.a. vanwege impact op natuur en hoog risico op niet-vergunbaarheid) en het realiseren van een vaste verbinding (vanwege impact op natuurlijke dynamiek en/of kernwaarden Waddenzee). Ondersteunende bouwstenen zoals minder auto-overzet, deelmobiliteit, OV, bagage- en bevoorradingssystemen en ketenoptimalisatie worden wel meegenomen in de verdere MIRT-verkenning.

2.16 Zienswijze 16

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener verzoekt om in de verdere onderzoeken nadrukkelijk aandacht te besteden aan de maatschappelijke en economische betekenis van de bereikbaarheid van Ameland. Daarbij wordt gevraagd niet alleen de belangen van vaste bewoners mee te wegen, maar ook die van forenzen, tijdelijke arbeidskrachten, ondernemers en toeristen.
b. De indiener vraagt om het goederen-, diensten- en recreatievervoer volwaardig onderdeel te laten zijn van de economische analyse.
c. De indiener verzoekt onderzoek te doen naar de effecten van de concessiestructuur en tariefvorming op de economische ontwikkeling van Ameland.
d. De indiener vraagt om de bereikbaarheid van Ameland te beoordelen vanuit het bredere maatschappelijke en nationale belang en niet uitsluitend vanuit het perspectief van het aantal vaste inwoners. Kosten voor de veerverbindingen dienen volgens de indiener vanuit dit perspectief te worden afgewogen.
e. De indiener verzoekt onderzoek te doen naar de toekomstbestendigheid, capaciteit en beschikbaarheid van de verbinding met het vasteland en de gevolgen daarvan voor leefbaarheid en economische ontwikkeling.

Reactie zienswijze

a. In het MER worden de alternatieven onder meer op het thema leefbaarheid en economie beoordeeld. Hierbij is expliciet aandacht voor gevolgen voor bewoners, scholieren, forenzen en de lokale economie, waaronder de toerismesector. Bij de afweging en keuze naar een voorkeursalternatief wordt de maatschappelijk en economische betekenis van de verbinding nadrukkelijk meegewogen.
b. In de MIRT-verkenning wordt in de analyses en in de beoordeling van alternatieven gekeken naar personen-, auto- en vrachtvervoer en naar de effecten op economische functies en recreatief gebruik.
c. De concessiestructuur en tariefvorming maken geen onderdeel uit van het MER. Wel wordt binnen de MIRT-verkenning een Business case uitgevoerd waarbij o.a. de financiële haalbaarheid en rendabiliteit voor de concessieverlener resp. concessiehouder en potentiële impact op tarieven zullen worden beschouwd.
d. In de MIRT-verkenning/MER worden alternatieven beoordeeld op een breed spectrum aan relevante aspecten en belangen, die betrekking hebben op Ameland (effecten voor diverse functies en groepen), op de vaste wal en op het Waddengebied. In een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden de maatschappelijke en economische effecten van alternatieven breed en vanuit een algemeen belang beschouwd.
e. In de MIRT-verkenning wordt onderzoek gedaan naar onder meer de toekomstbestendigheid, capaciteit en beschikbaarheid van de alternatieven. Ook de effecten op leefbaarheid en economie worden in beeld gebracht en mee afgewogen.

2.17 Zienswijze 17

De indiener stelt dat bij de beoordeling van de toekomstige ontwikkeling van de Waddenzee meer aandacht moet worden besteed aan het samenspel tussen mens en natuur. De indiener onderbouwt dit met de constatering dat het huidige ecosysteem mede is gevormd door langdurige menselijke ingrepen, zoals

waterbeheer en kustverdediging, en daarom niet uitsluitend het resultaat is van natuurlijke processen. De indiener verzoekt om bij de verdere beoordeling expliciet stil te staan bij de vraag in hoeverre het behoud van de huidige situatie mogelijk is. De indiener onderbouwt dit met de stelling dat ook maatregelen gericht op bescherming van natuurwaarden kunnen leiden tot veranderingen in het systeem, waardoor sprake blijft van een dynamisch samenspel tussen natuurlijke processen en menselijke invloed.

Reactie zienswijze
Een uitgangspunt van de MIRT-verkenning is dat bereikbaarheid Ameland en natuurlijke dynamiek in samenhang worden beschouwd. In het MER worden effecten van alternatieven op o.a. natuur, bereikbaarheid, leefbaarheid en leefomgeving beoordeeld en afgezet tegen de referentiesituatie (de meest waarschijnlijk te verwachten ontwikkeling, die zal plaatsvinden in het geval dit project niet wordt uitgevoerd, bestaande uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen). De huidige situatie in stand blijven houden is niet gewenst omdat daarmee de bereikbaarheid van Ameland voor de toekomst, niet op een duurzame, veilige en impactarme wijze gegarandeerd kan worden. Het ‘nul-plus alternatief’ (dat bestaat uit het huidig profiel instandhouden door verhogen baggerinspanning) zal worden meegenomen in de beoordelingen.

2.18 Zienswijze 18

De indiener stelt dat er momenteel onvoldoende mogelijkheden zijn voor het laden en lossen van vrachtschepen op Ameland, doordat de loshaven in de Ballumerbocht is gesloten en de veerhaven in Nes hiervoor niet geschikt is. Goederenstromen, zoals bouwmaterialen en materialen voor kustversterking moeten hierdoor via de reguliere veerdienst worden vervoerd, wat leidt tot een ongewenste belasting van de veerverbinding. De indiener verzoekt om dit probleem mee te nemen in de MIRT-verkenning en te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om in de toekomst ruimte te creëren voor een passende oplossing.

Reactie zienswijze
De mogelijkheid tot laden en lossen van vrachtschepen valt buiten de scope van het onderzoek. Het draagt er niet bij aan een voorkeursalternatief te komen dat de bereikbaarheid van Ameland op de lange termijn garandeert. Wel kan de behoefte aan een extra mogelijkheid tot laden en lossen worden meegenomen als klantwens. Tijdens de planuitwerking van het Voorkeursalternatief (in de fase na de MIRT-verkenning) wordt afgewogen of deze klantwens kan worden ingewilligd.

2.19 Zienswijze 19

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

a. De indiener verzoekt om te bevestigen dat het ‘nulplus’-alternatief uitsluitend als referentie wordt gebruikt en niet als realistisch terugvalscenario, aangezien de ambitie juist is gericht op vermindering van het baggerbezwaar.
b. De indiener verzoekt om te verduidelijken of de kosten voor toeleidende infrastructuur naar een eventuele nieuwe veerhaven onderdeel zijn van de projectscope en passen binnen het beschikbare budget.
c. De indiener merkt op dat de vijf maatregelen uit het Open Plan Proces (OPP) op pagina 22 niet juist lijken te zijn overgenomen. Zo ontbreekt de in 2017 ingevoerde maatregel 'knip in de dienstregeling'. Daarnaast zijn de maatregelen 'bochtafsnijding vaargeul' en 'onderzoek haalbaarheid

bochtafsnijding Reegeul-Oost' als twee maatregelen opgenomen in de NRD, terwijl deze in de eindrapportage van het OPP als één maatregel zijn benoemd. De indiener vraagt of dit een bewuste keuze is.

d. De indiener wijst erop dat op pagina 45 bij de beschrijving van de referentiesituatie het woord 'jaarlijks' ontbreekt in de zin 'vanaf het moment dat de hiervoor benodigde laadinfrastructuur operationeel is, dient ten minste één Batterij-Elektrisch-Schip ingezet te worden tot alle schepen Batterij-Elektrische-Schepen zijn, om zo te komen tot 100% CO2-uitstootreductie.'
e. De indiener verzoekt om gebruik te maken van recentere gegevens voor vervoersomvang of toe te lichten waarom data uit 2019 wordt gehanteerd.
f. De indiener stelt dat het begrip leefbaarheid nader moet worden gedefinieerd en dat bereikbaarheid breder moet worden beschouwd als randvoorwaarde voor de kwaliteit van leven en brede welvaart van de eilandgemeenschap. Ook wordt gevraagd om de term 'leefbaarheidsorganisaties' expliciet te maken.
g. De indiener verzoekt om mogelijke koppelkansen met de energietransitie mee te nemen, bijvoorbeeld door energie-infrastructuur voor elektrische veerverbindingen te combineren met de energievoorziening op de eilanden.

Reactie zienswijze

a. Binnen een MIRT-verkenning worden de te beschouwen alternatieven zo objectief en volledig mogelijk in beeld gebracht. Daarbij wordt een alternatief niet op voorhand buiten beschouwing gelaten op grond van het al dan niet aanwezige draagvlak of de bestuurlijke voorkeur. De verschillende alternatieven worden feitelijk beschreven en op basis van dezelfde uitgangspunten in de analyse betrokken. De uiteindelijke afweging van de alternatieven vindt plaats op basis van de vastgestelde doelen en beoordelingscriteria. Van het 'nul-plus alternatief' (dat bestaat uit het huidig profiel instandhouden door verhogen baggerinspanning) worden derhalve de effecten inzichtelijk gemaakt, waarbij ook zal blijken dat het alternatief in relatie tot een aantal onderdelen van de doelstelling van de MIRT-verkenning niet aansluit.
b. De eventuele kosten voor toeleidende infrastuctuur worden inzichtelijk gemaakt in het project bij een eventuele nieuwe veerdam. Het Rijk heeft geld ter beschikking gesteld voor een oplossing voor de overtocht van vaste wal naar Ameland en andersom. Toeleidende infrastructuur naar een eventuele nieuwe veerdam, maakt hier geen onderdeel van uit.
c. Het is geen bewuste keuze. In het vervolg van de MIRT-verkenning/MER zullen de vijf maatregelen uit het OPP worden beschreven in de vorm zoals deze in het eindrapport van het OPP staan.
d. Het woord 'jaarlijks' ontbreekt inderdaad. In het vervolg van de MIRT-verkenning zal de beschrijving worden aangepast.
e. Het belang van actuele gegevens wordt onderschreven. Voor het MER en de verdere MIRT-verkenning wordt gebruikgemaakt van de meest actuele en geschikte beschikbare gegevens. In het MER wordt toegelicht welke bronnen, uitgangspunten en eventuele onzekerheden zijn gehanteerd.
f. Het breder beschouwen van bereikbaarheid als randvoorwaarde voor de kwaliteit van leven en brede welvaart van de eilandgemeenschap is in lijn met de projectdoelstelling. In de projectdoelstelling is expliciet opgenomen dat het project bijdraagt aan de leefbaarheid op Ameland. In het beoordelingskader zijn relevante aspecten/criteria benoemd voor leefbaarheid waar alternatieven aan worden getoetst. Met leefbaarheidsorganisaties worden organisaties bedoeld die zich inzetten voor

het behoud of de verbetering van de leefbaarheid waaronder dorpsbelangen, ondernemersplatform, supermarkten, VVV, jongerenberaad, zorginstellingen.

g. Meekoppelkansen op het gebied van energievoorziening, emissieloos varen en bredere verduurzaming worden waar relevant betrokken bij de uitwerking van alternatieven gedurende de MIRT-verkenning.

2.20 Zienswijze 20

De indiener verzoekt om de mogelijkheid van een treinverbinding tussen Leeuwarden en Holwert te onderzoeken. De indiener onderbouwt dit met de verwachting dat een directe en snellere OV-verbinding het gebruik van de auto kan verminderen, aangezien de huidige busverbinding in reistijd minder aantrekkelijk is.

Reactie zienswijze
Het voorkeursalternatief moet in de eerste plaats een oplossing bieden voor de bereikbaarheid van Ameland die onder druk staat door de dichtslibbende vaargeul in de Waddenzee. Ondersteunende bouwstenen, zoals voor- en natransport, minder auto-overzet, deelmobiliteit en openbaar vervoer kunnen aan dit hoofddoel een bijdrage leveren. De voorgestelde spoorverbinding van Leeuwarden en Holwert draagt niet bij aan de doelstelling van de MIRT-verkenning. Als ondersteunende bouwsteen voor een voorkeursalternatief zijn de kosten te hoog, de aanleg te ingrijpend en de bijdrage aan het doel van de MIRT-verkenning te gering.

3 Advies Commissie mer

De Commissie mer is gevraagd te adviseren over de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor het project Bereikbaarheid Ameland. Het advies dat de Commissie op 14 juli 2026 heeft uitgebracht, is te vinden op de website van de Commissie mer: Verkenning bereikbaarheid Ameland - Commissie mer

Hieronder zijn de belangrijkste punten uit het advies samengevat.

Samenvatting advies reikwijdte en detailniveau
Volgens de Commissie ligt er een goede onderzoeksopzet en is de probleemstelling voor de bereikbaarheid concreet uitgewerkt.

Doelen en opgaven
De voorgestelde aanpak maakt duidelijk dat verschillende doelen en belangen kunnen botsen. Minder baggeren kan bijvoorbeeld gunstig zijn voor natuur, maar heeft mogelijk ook gevolgen voor de dienstregeling. De Commissie adviseert om deze en andere spanningen duidelijk in beeld te brengen, zodat bestuurders en belanghebbenden zien welke keuzes mogelijk zijn en wat de mate van doelbereik en de milieueffecten daarvan zijn. De vergt ook een duidelijke beschrijving van de verschillende doelen van het project.

Beleidskader
De Commissie adviseert om aan te geven welk beleid (in ontwikkeling) er is voor de Waddenzee en wat dit betekent voor de (veer)verbinding met Ameland. Nadrukkelijke aandacht dient uit te gaan naar het Beleidskader Natuur Waddenzee (in ontwikkeling) en het bestaande (tot 2028) en in ontwikkeling zijnde Natura 2000-beheerplan Waddenzee.

Het proces
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. Beschrijf welke van de bouwstenen in de toekomst richting 2100 toch een rol zouden kunnen spelen en mogelijk de keuze voor een voorkeursalternatief nu beïnvloeden.

Uitgangspunten voor de bereikbaarheid
De Commissie adviseert om aantallen, prognoses en onzekerheden en minimale frequenties in beeld te brengen i.r.t personen- en vrachtverkeer. Ook te kijken naar de ontwikkeling van de vaargeul in relatie tot de diepgang van schepen.

Van bouwstenen naar alternatieven: het zeefproces
Er dient expliciet aandacht te worden gegeven aan alternatieve vaartuigen (vlootmix) en de flexibiliteit in de dienstregeling (getijde-afhankelijkheid) als knoppen om de toegankelijkheid te waarborgen.
De Commissie adviseert om in het vervolg (aanvullend) naar de volgende bouwstenen te kijken: wijze van overladen (bv. vrachtwagens naar elektrokarren of losse containers), sturing van passagiersstromen via tarieven, verlagen van de capaciteit waarmee ook doel van 30% minder verkeer op Ameland in beeld komt, stimuleren deelmobiliteit, loskoppelen vracht- en passagiersverkeer, dynamisch vaarplan.

Kwantificeer hoe de combinatie van scheepsdiepgang, routekeuze en het moment van varen (in relatie tot het getij) het structurele baggerbezwaar beïnvloedt.
Ga in het MER in op wat mogelijke alternatieven in type aanmeerlocatie kunnen zijn. Geef hiervan het ruimtebeslag en bijbehorende effecten op de daar aanwezige (natuur)waarden en leefomgeving.

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.

Cumulatie van milieueffecten
De Commissie adviseert goed gebruik te maken van beschikbare onderzoeken, waarin de huidige staat én cumulatie in beeld worden gebracht. Breng daarmee 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.

Morfologie
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.

Scheepvaartveiligheid en geulafmetingen
De uitgangspunten voor de diepte en breedte van de vaargeul lijken krap gekozen en uit te gaan van de bestaande vloot. Onderzoek welke geulafmetingen nodig zijn voor een veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer. Zorg daarbij voor een veiligheidsmarge die aansluit bij de uitgangspunten uit het MARIN-rapport uit 2021 (Technologieverkenning ondiepe duurzame scheepvaart).

Natuur
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.

Beschrijf voor Natura 2000-gebieden die beïnvloed kunnen worden de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitattypen. Vermijd 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. Onderzoek of er gevolgen voor (het realiseren van) de instandhoudingsdoelen in de Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de referentiesituatie.
Maak aannemelijk dat ten minste één van de alternatieven uitvoerbaar is, waaronder in ieder geval het VKA. Dat kan ook via een ADC-toets inzichtelijk gemaakt worden.

Alternatieve vaartuigen
Het valt de Commissie op dat alternatieve vaartuigen als zelfstandige oplossing op voorhand zijn afgevallen en dat er de aanname is dat veerboten de aangewezen vaartuigen zijn. 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.

Betekenis advies voor reikwijdte en detailniveau MER
In bovenstaande adviezen voorziet het beoogde MER op basis van de NRD. Deze adviezen zullen dus worden betrokken bij het opstellen van het MER. Op enkele specifieke onderdelen geeft het advies aanleiding tot aanvullende uitgangspunten voor het MER.

- In het MER zal – naast de milieueffecten van alternatieven – inzicht worden gegeven in de mate van doelbereik van de verschillende doelen. De doelen zullen daartoe ook waar mogelijk nader worden omschreven en afgebakend.
- In het nog volgende ontwerp- en zeefproces (‘zeef 1’) zullen de door de Commissie aanbevolen aanvullende bouwstenen worden betrokken. Kansrijke bouwstenen gaan mee in de ontwikkeling van alternatieven die uiteindelijk in het MER worden beoordeeld.
- De in de NRD gehanteerde geulafmetingen hebben betrekking op de huidige situatie, waarin de grenzen van de gestelde eisen/richtlijnen met betrekking tot het veilig onderhouden en varen worden opgezocht. Voor de te ontwerpen alternatieven zullen de adviezen van de Commissie met betrekking tot de te hanteren veiligheidsmarge (relatie tussen geul- en scheepsafmeting, op basis van MARIN-rapport) in acht worden genomen.
- In het MER zal aandacht zijn voor hoe op lange termijn nieuwe technieken en vaartuigen in ogenschouw blijven, zodat de transitie naar een mogelijk andere en betere oplossing (in vergelijking met wat er mogelijk is met de huidige vaartuigen en stand der techniek), in de toekomst kan worden overwogen. Dit kan bijvoorbeeld door bij toekomstige concessieverleningen een update op de mogelijkheden van vaartuigen uit te voeren en/of een monitoringsprogramma uit te voeren.