

Inspiraakbundel

Reacties op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Zeeland Energy Terminal'

Inspiraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN
www.bureau-energieprojecten.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf	3
Kennisgeving.....	5

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE REACTIES:

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale reacties	8
Alfabetisch overzicht reacties van organisatie.....	9
Reactie 202505589 tot en met 202600035.....	10

Woord vooraf

Van vrijdag 12 december 2025 tot en met donderdag 22 januari 2026 lag de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) voor de ontwikkeling van een energie (overslag) installatie, bestaande uit een LNG-import faciliteit (Zeeland Energy Terminal), ter inzage. Zeeland Energy Terminal (ZET) zal een milieueffectrapport (MER) opstellen. Daarop vooruitlopend, wordt in deze concept-NRD op hoofdlijnen beschreven welke milieuaspecten op welke wijze in het milieueffect onderzoek zullen worden onderzocht en welke (soort) alternatieven hierbij aan de orde (kunnen) zijn. De uitkomsten van dit onderzoek worden uiteindelijk vastgelegd in het MER. Iedereen kon op de concept-NRD reageren door het indienen van een reactie binnen de boven genoemde periode.

Wat gaat er gebeuren?

VTTI B.V. en Høegh Evi zijn van plan om ZET te ontwikkelen, bestaande uit een LNG-installatie (Liquefied Natural Gas – vloeibaar aardgas) met een Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in Zeeland. Om dit project te kunnen realiseren zal er op de uiteindelijke locatie infrastructuur worden aangelegd, zoals onder andere een bestaande of nieuwe kade of steiger en via een pijpleiding connectie met o.a. het bestaande aardgasnetwerk van Gasunie Transport Services en via kabels met het elektriciteitsnetwerk. Vervolgens zal een FSRU op de locatie worden afgemeerd. De infrastructuur zal een op de locatie afgestemde technische oplossing zijn, die ingepast zal worden in de omgeving op een manier dat de milieugevolgen zoveel mogelijk beperkt worden en een veilige operatie verzekerd is. De FSRU wordt afgemeerd aan de bestaande, of nieuwe, kade of steiger. De beoogde locatie voor dit project is de haven van Vlissingen-Oost. Binnen de haven worden twee locaties onderzocht; de Van Cittershaven, en de Quarleshaven.

Waarom is dit project nodig?

LNG en de bijbehorende infrastructuur, zoals de FSRU, spelen op de korte en langere termijn een belangrijke rol in de leveringszekerheid van energie in Nederland. Op de korte termijn biedt de import van LNG een flexibele bron van aardgas waarmee we de voorzieningszekerheid van aardgas versterken. Het kabinet ziet extra LNG-importcapaciteit in Nederland en Europa als noodzakelijk, omdat – mede door het sluiten van het Groningengasveld – de behoefte aan buitenlands aardgas is toegenomen.

Het project is van nationaal belang aangezien het bijdraagt aan leveringszekerheid van energie op de korte tot middellange termijn.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op de besluitvorming voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Dit betekent dat de locatie wordt vastgelegd in een projectbesluit. De Minister van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening stellen dit projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Minister van KGG coördineert deze procedure.

Milieueffectrapportage

Met een milieueffectrapportage (mer-procedure) worden de milieueffecten van een activiteit of project in beeld gebracht. Op deze manier kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming, in dit geval het projectbesluit. Om deze effecten zichtbaar te maken, wordt een MER opgesteld. De start van de mer-procedure is deze concept-NRD. Hierin is beschreven welke alternatieve oplossingen, welke milieueffecten en met welke diepgang deze onderzocht gaan worden en waarvan verslag wordt gedaan in het MER.

Reacties

Op het voornemen en participatieplan zijn binnen de reactietermijn in totaal 15 reacties binnengekomen. De reacties zijn integraal opgenomen in deze inspraakbundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van www.rvo.nl/zet.

Wat gebeurt er hierna?

De concept-NRD wordt ook aan verschillende andere betrokkenen voorgelegd, zoals betrokken gemeenten en provincie. Alle reacties en adviezen worden verzameld en verwerkt in de definitieve NRD. Op basis van die definitieve NRD wordt het MER opgesteld. Het MER vormt de onderbouwing voor het projectbesluit. Het MER komt, samen met het ontwerp van het projectbesluit en de daarmee samenhangende besluiten, ter inzage te liggen. In een latere fase kunt u daar ook weer op reageren.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over Zeeland Energy Terminal en alle bijbehorende documenten vindt u op www.rvo.nl/zet en <https://zeelandenergyterminal.com/>. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen op 088 042 47 47.

Kennisgeving concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal, Ministerie van Klimaat en Groene Groei

Van vrijdag 12 december 2025 tot en met donderdag 22 januari 2026 ligt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) voor de ontwikkeling van een energie (overslag) installatie, bestaande uit een LNG-import faciliteit (Zeeland Energy Terminal), ter inzage.

Zeeland Energy Terminal (ZET) zal een milieueffectrapport (MER) opstellen. Daarop vooruitlopend, wordt in deze concept-NRD op hoofdlijnen beschreven welke milieuaspecten op welke wijze in het milieueffect onderzoek zullen worden onderzocht en welke (soort) alternatieven hierbij aan de orde (kunnen) zijn. De uitkomsten van dit onderzoek worden uiteindelijk vastgelegd in het MER. Iedereen kan op de concept-NRD reageren door het indienen van een reactie binnen de boven genoemde periode.

Wat gaat er gebeuren?



VTTI B.V. en Höegh Evi zijn van plan om ZET te ontwikkelen, bestaande uit een LNG-installatie (Liquefied Natural Gas – vloeibaar aardgas) met een Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in Zeeland. Om dit project te kunnen realiseren zal er op de uiteindelijke locatie infrastructuur worden aangelegd, zoals onder andere een bestaande of nieuwe kade of steiger en via een pijpleiding connectie met o.a. het bestaande aardgasnetwerk van Gasunie Transport Services en via kabels met het elektriciteitsnetwerk. Vervolgens zal een FSRU op de locatie worden afgemeerd. De infrastructuur zal een op de locatie afgestemde technische oplossing zijn, die ingepast zal worden in de omgeving op een manier dat de milieugevolgen zoveel mogelijk beperkt worden en een veilige operatie verzekerd is. De FSRU wordt afgemeerd aan de bestaande, of nieuwe, kade of steiger. De beoogde locatie voor dit project is de haven van Vliessingen-Oost. Binnen de haven worden twee locaties onderzocht; de Van Cittershaven, en de Quarleshaven.

Waarom is dit project nodig?

LNG en de bijbehorende infrastructuur, zoals de FSRU, spelen op de korte en langere termijn een belangrijke rol in de leveringszekerheid van energie in Nederland. Op de korte termijn biedt de import van LNG een flexibele bron van aardgas waarmee we de voorzieningszekerheid van aardgas versterken. Het kabinet ziet extra LNG-importcapaciteit in Nederland en Europa als noodzakelijk, omdat – mede door het sluiten van het Groningengasveld – de behoefte aan buitenlands aardgas is toegenomen.



Het project is van nationaal belang aangezien het bijdraagt aan leveringszekerheid van energie op de korte tot middellange termijn.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op de besluitvorming voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Dit betekent dat de locatie wordt vastgelegd in een projectbesluit. De Minister van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening stellen dit projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Minister van KGG coördineert deze procedure.

Milieueffectrapportage

Met een milieueffectrapportage (mer-procedure) worden de milieueffecten van een activiteit of project in beeld gebracht. Op deze manier kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming, in dit geval het projectbesluit. Om deze effecten zichtbaar te maken, wordt een MER opgesteld. De start van de mer-procedure is deze concept-NRD. Hierin is beschreven welke alternatieve oplossingen, welke milieueffecten en met welke diepgang deze onderzocht gaan worden en waarvan verslag wordt gedaan in het MER.

Wilt u reageren?

U kunt van vrijdag 12 december 2025 tot en met donderdag 22 januari 2026 reageren op de concept-NRD. In deze periode kunt u de documenten bekijken op www.rvo.nl/zet.

U kunt op drie manieren reageren:

- Bij voorkeur digitaal: via www.rvo.nl/zet
- Per post:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC Drachten
Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan sturen wij u per brief een ontvangstbevestiging.
- Voor het opnemen van mondelinge reactie kunt u op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur bellen met Bureau Energieprojecten op 088 042 47 47.

Inloopbijeenkomst

U bent welkom bij de inloopbijeenkomst die het Ministerie van KGG organiseert, samen met VTTI B.V. en Høegh Evi. U kunt daar uw vragen stellen. Er is geen plenaire presentatie. U kunt (zonder aanmelding) in- en uitlopen tussen 19:00 en 21:00 uur.

De bijeenkomst is op:

- Woensdag 7 januari, 19:00–21:00, Restaurant Landlust; Landlustweg 1, 4455 TK Nieuwdorp.

Wat gebeurt er hierna?

De concept-NRD wordt ook aan verschillende andere betrokkenen voorgelegd, zoals betrokken gemeenten en provincie. Alle reacties en adviezen worden verzameld en verwerkt in de definitieve NRD. Op basis van die definitieve NRD wordt het MER opgesteld. Het MER vormt de onderbouwing voor het projectbesluit. Het MER komt, samen met het ontwerp van het projectbesluit en de daarmee samenhangende besluiten, ter inzage te liggen. In een latere fase kunt u daar ook weer op reageren.

Heeft u hulp nodig?

De overheid vindt het belangrijk dat iedereen mee kan doen. Niet iedereen is even handig met computers. Daarom zijn er Informatiepunten Digitale Overheid. Deze informatiepunten vindt u in de bibliotheken. U kunt er makkelijk binnenlopen om uw vragen over websites van de overheid te stellen. Bijvoorbeeld voor het op de computer bekijken van documenten die bij dit project horen. Vraag ernaar bij de bibliotheek bij u in de buurt. Voor meer informatie kunt u terecht op de website: www.informatiepuntdigitaleoverheid.nl.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over Zeeland Energy Terminal en alle bijbehorende documenten vindt u op www.rvo.nl/zet en Zeeland Energy Terminal (ZET) – NL – VTTI. Let op: U kunt alleen een reactie



indienen via bovengenoemde mogelijkheden. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen op 088 042 47 47.

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale reacties

In onderstaande tabel kunt u met het registratienummer het nummer van de reactie opzoeken. Door te klikken op uw reactienummer wordt u automatisch doorverwezen naar de reactie. De reactie is opgenomen vanaf pagina 10.

Reacties op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Zeeland Energy Terminal'

Registratienummer	Reactienummer
202505589	202505589
202506645	202506645
202600002	202600002
202600003	202600003
202600004	202600004
202600026	202600026
202600027	202600027
202600028	202600028
202600029	202600029
202600030	202600030
202600031	202600031
202600032	202600032
202600033	202600033
202600034	202600034
202600035	202600035

Alfabetisch overzicht reacties van organisatie

Reacties op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Zeeland Energy Terminal'

Reactienummer	Organisatie
202600034	Bewonersgroep Leefomgeving Borssele, VLISSINGEN
202600002	Coöperatieve Duurzame Energievereniging Zeeuwind U.A., BORSSELE
202600027	Dorpsraad Borssele, HEINKENSZAND
202600031	Gemeente Borsele, College van Burgemeester en Wethouders, VLISSINGEN
202600035	Gemeente Vlissingen, College van Burgemeester en Wethouders, VLISSINGEN
202600028	N.V. EPZ, TERNEUZEN
202600003	OVET , MIDDELBURG
202600026	Provincie Zeeland, Gedeputeerde Staten, NIEUWDORP
202600029	Sloedorpen (Borsele, Lewedorp, Nieuwdorp en 's-Heerenhoek, ARNHEM
202600032	TenneT TSO B.V., MIDDELBURG
202600030	Veiligheidsregio Zeeland. MIDDELBURG

Reactie 202505589 tot en met 202600035

Verzonden: 12/12/2025 11:16:19 AM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: [REDACTED]
Huisnummer: [REDACTED]
Postcode: [REDACTED]
Woonplaats: [REDACTED]
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Particulier
(Mede) namens:
Organisatie:

Uw zienswijze/reactie:

mijn reactie is , stop nu eens met al die energie onzin hier in de haven en er rond om heen ,
de overlast is nu al ernstig voor de bewoners van de omliggende dorpen , en word op deze manier alleen maar meer !

daarnaast zal het het natura 2000 gebied alleen maar meer aantasten door lawaai overlast , extra vaarbewegingen en bouw werkzaamheden in het sloe gebied

dit natura 2000 gebied is uniek in nederland en aangezien het er ernstig slecht voor staat zal dit eerst op orde gemaakt moeten worden voor dat er ook maar iets bijgebouwd kan worden in het sloe gebied !

dit geld niet alleen voor dit project , maar ook voor extra masten , aanleg van extra zeekabels dwars door het natuur gebied ,vanaf de windparken , en natuurlijk de toekomstige kerncentrales die niet alleen het sloe gebied zullen vernietigen , maar het hele historische dorp borssele !

dus ik zeg ,,begin er niet aan , doe dat lekker op de maasvlakte , daar is geen natura 2000 gebied , en heeft niemand er last van ,

ook snap ik niet dat er niemand nadenkt dat een waterstof fabriek , en een lng terminal naast een kerncentrale en kern afval opslag een groot onzin project is , je bouwt een grote waterstof bom naast een kerncentrale , wil je nederland in 1x van de kaart vagen ,

wie bedenkt zulke achterlijke projecten , zijn er geen mensen die nog een klein beetje stedenkundige of veiligheids kennis hebben op het ministerie of in de 2e kamer

het lijkt wel of het puur een prestige project is en alles en iedereen moet er voor wijken of sterven !

Verzonden: 12/27/2025 4:24:03 PM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Particulier

(Mede) namens:

Organisatie:

Uw zienswijze/reactie:

Zie de bijgevoegde pdf

107540783_11247681_reactie_op_de_cNRD_van_Zeeland_Energy_Terminal.pdf

reactie op de cNRD van Zeeland Energy Terminal

dd: 27 december 2025

Als bewoner van de gemeente Borsele en consument van aardgas ben ik blij te mogen reageren op de cNRD.

Ik heb de volgende vragen/opmerkingen:

- De Nota van Antwoord toont geen enkele bereidheid om serieus in te gaan op kritische vragen en kanttekeningen. Zelfs als de gemeente Borsele wijst op het gebruik van gedateerde informatie, wordt hier niet fatsoenlijk op gereageerd.
- De structuur van het document is verwarrend met een opsplitsing in cNRD en een Technische Notie(TN); zo bevat de Technische Notie een hoofdstuk Noodzaak, terwijl het Nut en de Noodzaak in de cNRD ontbreken.
- cNRD §1.1 heeft het over "de transitie naar nieuwe duurzame energieoplossingen versnellen". Dit is volledig misplaatst want LNG is een fossiele brandstof en dus niet duurzaam.
- cNRD §2 in de project beschrijving ontbreekt Nut en Noodzaak van het project.
- cNRD §2 meldt: "versnelt het de overgang naar duurzame bronnen" is in de context van LNG volledig misplaatst.
- cNRD §2.2 De FSRU en het GTS meetstation zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en wederzijds afhankelijk. Voor een goed en volledig beeld moeten beiden tezamen beoordeeld worden en niet ieder apart.
- cNRD §2.2 Het is onbekend onder welke vlag de FSRU zal "varen". En daarmee is dus ook onduidelijk welk land verantwoordelijk is voor de handhaving van de regels aan boord. De Nederlandse vlag lijkt mij vereist.
- cNRD §2.2 Het is algemeen bekend dat er sprake is van netcongestie in het Sloegebied en er is daarom voorlopig geen walstroom. Waardoor "In normale bedrijfsvoering zijn de gasmotoren van de FSRU niet in bedrijf" niet waar is.
- cNRD §2.2 Daar de warmtebron onbekend is, is de impact daarvan onbekend. Verderop is sprake van zeewater, maar daarbij wordt geen rekening gehouden met het splitsen van aanvoer en afvoer, terwijl beide tegelijk in hetzelfde smalle havenbekken natuurlijk niet goed kan werken.
- cNRD §2.2 Als de LNG tanker naast de FSRU ligt, waar gaat de binnenvaart tanker dan liggen?
- cNRD §2.2 het "volledig elektrisch de Sloehaven in- en uit kunnen varen" van binnenvaart schepen is "lipstick on a pig" gezien de CO2 uitstoot van de geïmporteerde LNG.
- cNRD §3.1 32 inch is net iets meer dan 80 cm en daarmee is er voor activiteit J9 dus wel degelijk sprake van MER-plicht.
- cNRD §6.6 noemt LNG een mogelijke scheeps brandstof. Dit is hoogst onwenselijk omdat methaan een heel krachtig broeikasgas is en scheepsmotoren relatief veel methaan lekken. (zie [NIH](#)). Het netto effect is dat de opwarming van de atmosfeer versnelt.
- cNRD §6.10 heeft het over afstemming met het elektriciteits bedrijf, maar miskent de realiteit van netcongestie, hetgeen inhoudt dat ze gaan draaien op de scheeps gasturbines.

- cNRD §6.13.1 in Luchtkwaliteit wordt geen melding gemaakt van de onvermijdelijke lekkage van verdampt LNG (methaan en de rest).
- cNRD §6.14.2 het domino risico blijft onbenoemd in Externe Veiligheid.
- TN §2.1 Een onderbouwing op basis van een kamerbrief uit 2023 is een wankel basis, gezien de grote geopolitieke veranderingen sindsdien. Er blijkt zelfs een overcapaciteit aan LNG import terminals in Europa (zie [ieefa](#))
- TN §4 er wordt aangegeven: "Daarbij is het tevens wenselijk dat er een goede spreiding van de LNG-voorziening over Nederland is." zonder enige onderbouwing. Spreiding op Europees niveau is natuurlijk wenselijk, maar binnen het kleine Nederland is het niet relevant.
- TN §5 Amsterdam valt af bij gebrek aan voldoende capaciteit in het leiding net. Dat is reden temeer om Tata van een eigen LNG terminal te voorzien omdat ze deze nodig zullen hebben voor de overstap van kolen naar het schonere aardgas.
- TN §5.2 Doet voorkomen alsof de LNG met name bestemd is voor de Vlaams-Nederlandse Schelde-Delta regio, maar dit wordt volledig ontkracht doordat verderop wordt aangegeven dat GTS onvoldoende capaciteit heeft in Zeeuws-Vlaanderen voor een LNG terminal.
- TN §5.2 "De industrieën in de regio zijn divers en behoren tot de innovatieve wereldtop van de automotive, chemie, energie, food, offshore, opslag, staal en transportsector." slaat mn op het Vlaamse deel van de regio. Maar welk Nederlands belang is hiermee gediend?
- TN §6.1 "Het Sloegebied betreft een gezonde industriegebied en is hiermee aangewezen voor het concentreren van activiteiten met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen." laat onvermeld dat dit het domino risico verhoogt.
- TN §7.7 tabel 7.1 geeft geen getrouwe weergave van de er boven beschreven situatie, zo komen de gele gebruiksrecht ballen voor Quarleshaven en de Braakmanhaven uit de lucht vallen.
- TN §8.1.1 figuur 8-1 Hierin ontbreken de veiligheidscontouren van de reeds geplande activiteiten o.a. 3 verschillende ammoniak terminals, een waterstof fabriek en een waterstof pijpleiding.
- TN §8.2.2 Dat pas in de allerlaatste verdiepingsslag blijkt dat er onvoldoende gas transport capaciteit voor handen is in Zeeuws-Vlaanderen vraagt om nadere uitleg, omdat GTS dit natuurlijk al lang wist en de bewering van gas voor de Zeeuws-Vlaamse regio ondergraft. Het onderstreept het belang om de terminal en de GTS infra samen als 1 project te beoordelen.
- TN §8.2.3 stelt: "De warmte die benodigd is voor de verwarming van het gasvormig aardgas kan worden gehaald uit het water in de omgeving." Dit impliceert:
 - dat er een toevoer dan wel afvoer naar open water moet worden aangelegd.
 - dat tbv het schoonhouden van deze pijpleiding er regelmatig.gespoeld moet worden met verontreinigend reinigingsmateriaal (conform het verhaal van Kerncentrale Borssele)
 - dat dit een omissie is in dit verhaal.
- TN §8.2.3 stelt mbt de elektriciteits aansluiting: "Nader onderzoek is hiervoor pas mogelijk als een concrete locatie geselecteerd is". Dit is pertinent niet waar. Het is algemeen bekend dat er in het Sloegebied sprake is van netcongestie. Maw dit project zou aansluiten in de lange wachtrij die er nu al is. Het is duidelijk dat als dit project van start gaat, dit NIET op basis van walstroom zal zijn.

Verzonden: 1/6/2026 2:19:44 PM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Edisonweg

Huisnummer: 53 F

Postcode: 4382 NV

Woonplaats: Vlissingen

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: Coöperatieve Duurzame Energievereniging Zeeuwind U.A.

Uw zienswijze/reactie:

In het NRD wordt het bestaande bestemmingsplan kort en hoog over beschouwd om begrijpelijke redenen. De aanwezige bedrijven bij de van Cittershaven worden genoemd, maar er is geen notie van het feit dat Energiecoöperatie Zeeuwind vlakbij een vergunde windturbinelocatie heeft voor een turbine met een tiphoogte tot 175m op RD-coördinaten X:37738 Y:386589. Deze is vergund mede opdat er geen risicovolle installaties binnen de risicocontouren van de windturbine staan. Middels deze weg willen we u hierop attenderen om te borgen dat er in een vroeg stadium rekening gehouden wordt met de wederzijdse implicaties hiervan. De beoogde locatie van het ZET aan de van Cittershaven lijkt namelijk binnen de valcontour van de windturbine komen te liggen.

107618843_11264066_Risico_contouren_windturbine.jpg

0 0,13 0,25 0,5 km

202600002



- ▲ Risicovolle installaties
- Windturbines
- Werpafstand bij nominaal toerental (138m)
- Werpafstand bij overtoeren (360m)
- Tiphoogte (175m)
- Inrichtingsgrens
- Funcieaanduiding
- Funcieaanduiding windturbine (bp Sloe 2018)

16 van 67

Vlissingen

Bosch & van Rijn
experts in renewable energy

Verzonden: 1/7/2026 8:40:10 AM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Noorwegenweg

Huisnummer: 2

Postcode: 4538 BG

Woonplaats: Terneuzen

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: OVET

Uw zienswijze/reactie:

Geachte heer, mevr,

Ik heb de reactie van OVET verwoord in bijgevoegde brief.

Met vriendelijke groet

[REDACTED]

OVET B.V.

107628837_11265478_Zienswijze_OVET_ZET.pdf



Zeeland Energy Terminal

Noorwegenweg 2, 4538 BG TERNEUZEN
 Monacoweg 3, 4455 SZ NIEUWDORP
 Tel.: +31 (0) 115-676700
 website: www.ovet.nl, e-mail: info@ovet.nl
 ABN AMRO Bank nr.: NL71ABNA0482762268
 Comm.reg Terneuzen nr.: 22049490
 VAT-nr.: NL8107.45.409.B.01

Nieuwdorp,

Onze ref. : [REDACTED]/07-01-2026
 Uw ref. : -
 Onderwerp : zienswijze Zeeland Energy Terminal

Geachte heer/mevrouw,

U heeft ons op de hoogte gebracht van het voornemen om een tijdelijke LNG-installatie te realiseren op een locatie in de haven van Zeeland. Daarnaast vermeldt u dat wij kunnen reageren op het concept NRD. Van die mogelijkheid willen wij gebruik maken en u dient deze brief als onze reactie te beschouwen.

OVET is voornemens een verplaatsing van een deel van de bestaande terminal te verwezenlijken. Een huidig deel van het opslagterrein voor droge bulkgoederen zal toegezegd worden aan Orsted voor de nieuw te bouwen waterstoffabriek. Hiervoor in de plaats zal aan OVET een terrein beschikbaar worden gesteld direct gelegen aan de van Cittershaven naast het bestaande terrein van OVET. Om gebruik te kunnen maken van dit terrein gaat North Sea Port een nieuwe kade aanleggen. De vergunning voor deze nieuwe locatie is reeds verleend.

Met het oog op de hierboven beschreven verplaatsing baart het voornemen voor een tijdelijke LNG-installatie ons zorgen en dan met name voor wat betreft de locatie in de Van Cittershaven. Onze zorgen betreffen het volgende:

1. Beperkingen doorvaarbreedte

In onderstaande afbeeldingen is de toekomstige situatie bij OVET weergegeven. Op afbeelding 1 is de globale ligging aangegeven en op afbeelding 2 is de nieuwe situatie inclusief afgemeerd schip en drijfkraan weergegeven.

Wat zal de impact zijn op de doorvaarbreedte uitgaande van de nieuwe situatie bij OVET zoals beschreven?

2. Beperkingen doorvaar momenten

Wat zal de impact zijn op de doorgang? Wordt dit ingeperkt op bepaalde momenten, bijvoorbeeld bij bunkeren LNG?

3. Beperkingen nieuwe terminal

Wat zal de impact zijn op de werkzaamheden op de verplaatsing die OVET voorziet alsmede op de bestaande bedrijfsvoering van OVET? Zullen delen van OVET binnen

Depending of the nature of the services required all activities of OVET B.V. are subject to the following conditions:

- a. "Terms and Conditions Rotterdam Bulk Cargo Stevedores Rotterdam 1991" and/or
- b. "Dutch forwarding conditions Fenex d.d. 1 July 2004" and/or
- c. "Physical Distribution Voorwaarden TLN d.d. 1 September 2000";

On demand, copy of these conditions will be mailed to you free of cost. In case no copy is asked we consider the above conditions to be known.

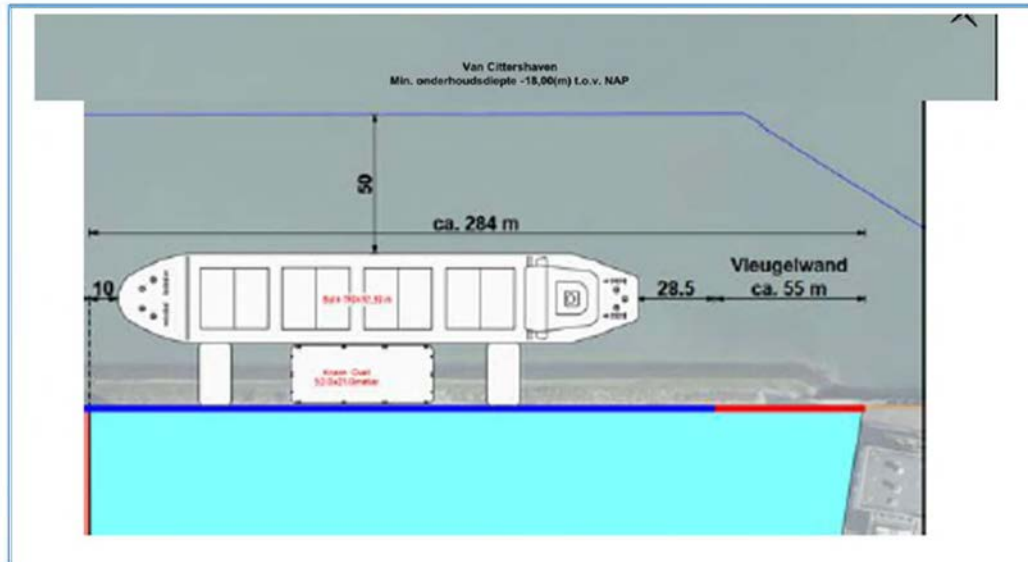
Copy of these conditions can also be found at our website <https://www.ovet.nl/>



een veiligheidscontour vallen, waardoor beperkingen zullen gelden voor de bedrijfsvoering? Te denken valt aan een ATEX zone of inperking werkzaamheden ter hoogte van de toekomstige nieuwe kade.



Afbeelding 1: globale ligging uitbreiding OVET en nieuwe kade NSP.



Afbeelding 2: projectie toekomstige nieuwe kade en afmeren schip en drijfkraan OVET.

Graag wil ik u vragen onze zorgen zoals beschreven in deze brief mee te nemen in de MER alsmede in de locatiekeuze.

Ik ga er vanuit dat ik u met deze brief voldoende op de hoogte heb gesteld van onze zorgen over de invloed die de waterstofleiding op onze bedrijfsvoering zal hebben. Indien u hierover

Onze ref.: [REDACTED]-07-01-2026
pag. 3

nog vragen heeft of als u uw reactie kenbaar wilt maken dan kunt u mij bereiken via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

OVET B.V.

[REDACTED]
[REDACTED]

Verzonden: 1/7/2026 12:41:06 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: [REDACTED]
Huisnummer: [REDACTED]
Postcode: [REDACTED]
Woonplaats: [REDACTED]
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Particulier
(Mede) namens:
Organisatie:

Uw zienswijze/reactie:

Mijn reactie staat in bijgevoegd pdf document

107632340_11266241_zienswijze_cNRD_LNG_Terminal.pdf

Tav. Bureau Energieprojecten Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal

Datum: 07-01-2026

Onderwerp: zienswijze bij het cNRD betreffende Zeeland Energy Terminal

Als inwoner van de gemeente Borsele maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het cNRD.

Ik heb de volgende vragen, verzoeken en/of opmerkingen. Zo veel mogelijk wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf. Een paragraaf nummer kan zowel naar het hoofddocument wijzen als naar de bijlage, maar ja dat krijg je als je 1 document oplevert met daarin dezelfde paragraafnummers. Met de vermelde tekst erbij per paragraaf komen jullie er vast wel uit.

¶ 1.1 Aanleiding

Hier staat onder andere te lezen dat:

LNG zorgt ervoor dat op korte termijn de leveringszekerheid voor aardgas kan worden gewaarborgd. Daarnaast levert het als transitiebrandstof een bijdrage aan de energietransitie. In de tussentijd kan de voorzienings-zekerheid en betaalbaarheid van aardgas worden versterkt. Op lange termijn is LNG een belangrijk onderdeel van de brandstoffenmix in de transportsector, zoals scheepvaart en wegtransport.

Mijns inziens is LNG geen transitiebrandstof die een bijdrage levert aan de energietransitie, eerder een vertragende factor in de energietransitie omdat er geen afpraken zijn of worden gemaakt met de industrie om de afhankelijkheid van fossiele brandstof tot nul te reduceren en dat zal toch echt voor 2050 gerealiseerd moeten zijn.

Daarbij komt ook nog de energie die, voor het koelen tijdens transport en het opwarmen zodat aardgas ontstaat, nodig is. Ook dit gaat gepaard met CO₂-uitstoot. Natuurlijk kunnen hier de oogkleppen weer op, want CO₂ uitstoot tijdens vervoer is natuurlijk geen Nederlandse CO₂-uitstoot, dus who cares.

De energietransitie moet in 2050 zijn afgerond, lees over 25 jaar. Dan is een LNG-terminal die eventueel in 2029 operationeel zal kunnen worden, zie [website VTTI](#), geen korte termijn oplossing, eerder een middenlange termijn oplossing. Zonder CO₂ afvang is een LNG-terminal geen oplossing voor, maar juist een onderdeel van het CO₂-uitstoot probleem.

Op de lange termijn moet de transportsector van de fossiele brandstof af dus ook hier biedt de LNG-terminal geen oplossing, immers LNG is ook een fossiele brandstof.

Al met al is er voor het in gebruik nemen van de LNG-terminal, zeker in Zeeland, weinig noodzaak en nog minder nut.

¶ 2.2 Voorgenomen activiteit

Ook deze procedure begint alweer met het uitelkaar trekken van 2 onafscheidelijke activiteiten namelijk het operationeel krijgen van een LNG-terminal en het meetstation plus leidingdeel van meetstation naar de hoofdinfrastructuur. Ik wil er toch nadrukkelijk op wijzen dat het een niet zonder het ander kan.

Dus bij deze verzoek ik dat u de beide activiteiten als een geheel te beschouwen en daarvoor de gestapelde milieueffecten te beoordelen.

Ik ben blij te lezen dat onderzocht wordt of LNG-binnenvaartschepen volledig elektrisch de Sloehaven in- en uit kunnen varen. Dit is voor Nederland echt een zeer grote stap naar volledige CO₂-neutraliteit, alleen jammer dat het volledig in het niet valt bij het in bedrijf hebben van een LNG-terminal. Misschien is het een idee om dit soort "green-washing" niet in een cNRD te vermelden.

¶ 4.5 Autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten

Rondom de voorgestelde lokaties zijn inmiddels al een aantal MER-rapporten opgesteld. Ik verwacht dat deze rapporten als basis dienen voor het beoordelen van de gestapelde milieueffecten die een LNG-terminal heeft op de omgeving en de veiligheidsaspecten die hier een rol spelen.

Een voorbeeld: stel dat in de nabij gelegen kerncentrale een ongeluk plaatsvindt of dat er een ongeluk met de ammoniak-opslag plaatsvindt zodanig dat de Sloehaven geëvacueerd moet worden. Is het dan mogelijk dat de LNG-terminal onbemand blijft opereren?

¶ 5.1 Analyse zoekgebied Nederland

Het verbaasde mij dat Amsterdam als mogelijke lokatie is afgefallen. Waarom?

- De minister van KGG heeft een Joint Letter of Intent (JLoI) afgesloten met Tata Steel waarin onder andere is afgesproken dat Tata Steel een van de twee op kolen gebaseerde fabrieken vervangt door moderne, schonere installaties die op aardgas gaan draaien.
- In dit cNRD wordt aangegeven dat er onvoldoende transportcapaciteit in de omgeving van Amsterdam aanwezig is, maar deze transportcapaciteit is niet nodig, er is alleen tussen een FSRU die in de hoogovenhaven ligt aangemeerd en de hoogovens zelf transportcapaciteit nodig.

Gezien bovenstaande verzoek ik u om Amsterdam weer op te nemen als mogelijke lokatie voor een LNG-terminal en deze lokatie evenals andere lokaties te beoordelen op milieueffecten.

Het zou mij trouwens verrassen als de hoogovenhaven geen geschikte lokatie voor een LNG-terminal zou zijn, want dat betekent ook dat de JLoI weer richting de prullebak kan.

Tevens lijkt het erop dat het niet bekend is of er wel voldoende capaciteit in de aardgasinfrastructuur aanwezig is in het Sloe.

Ik vind het bizar dat dit nu nog niet bekend is. Een belletje naar GTS zou toch voldoende moeten zijn geweest of even Googelen zoals deze burger heeft gedaan en wat blijkt:

[Het GTS Definitief addendum IP2022 \(aug 2023\)](#) maakt duidelijk:

- a) GTS met haar investeringen in 2022 al anticipeerde op de aanlanding van LNG in de Sloehaven.
- b) Er vroegtijdig investeringen zijn gedaan om dit mogelijk te maken
- c) Verdere investeringen nodig zijn als de volledige aangevraagde transport capaciteit gerealiseerd moet worden, in de vorm van een nieuwe aardgas leiding van Woensdrecht tot de Sloe-haven. Dit aspect ontbreekt volledig in de voorliggende cNRD. worden

Daarnaast heeft GTS aangegeven de "ongebruikte" gastransportleiding in Zeeuws-Vlaanderen te zullen omzetten van aardgas naar waterstof, waarmee ze effectief de aanlanding van LNG in Zeeuws-Vlaanderen blokkeert. Dit maakt de hele zeef discussie in de cNRD waarin de Braakmanhaven in Zeeuws-Vlaanderen werd meegenomen tot een scherts-vertoning.

Daarnaast snap ik niet waarom gas dat in de Sloe-haven ingevoerd moet worden op het aardgas netwerk richting Oost-Nederland, is dit om Duitsland te voorzien van gas of zo en zou dat dan niet beter in Hamburg of Bremen ingevoerd kunnen worden?

¶ 5.2 Onderzochte alternatieven

In deze paragraaf wordt aangegeven dat er, ivm netcongestie in Zeeland, naar alternatieve mogelijkheden om stroom te verkrijgen wordt gezocht. Dit is noodzakelijk omdat walstroom pas ver na 2030 mogelijk beschikbaar komt.

Een van de mogelijkheden die worden genoemd is om aan boord van de FSRU stroom te genereren door middel van gasgeneratoren. Dit is een vervuilend proces met veel CO₂-uitstoot als gevolg, om nog maar niet te spreken over geluidsoverlast.

Nederland streeft naar volledige CO₂ neutraliteit. Dan helpt het natuurlijk niet om allerlei initiatieven te ontwikkelen die CO₂ uitstoten.

Derhalve verzoek ik u om de FSRU uit te rusten met een installatie om CO₂ af te vangen en deze elders op te slaan.

¶ 5.2 Subconclusie zoekgebied Nederland

Ik snap werkelijk niet waarom deze alinea in de cNRD is opgenomen, anders dan papiervulling. Het gas dat verkregen wordt, wordt direct aan het Nederlandse gasnetwerk toegevoegd, dus wat een industriecluster dat dit gas niet gaat gebruiken hiermee te maken heeft ontgaat mij volledig.

Maar als je het toch wilt opnemen, plaatst het dan een beetje in Nederlands perspectief. Het industriecluster heeft inderdaad een gezamenlijke toegevoegde waarde van € 12,6 miljard en 102.000 medewerkers in de bedrijven, maar als we alleen kijken naar het Nederlandse deel dan gaat het om € 3,03 miljard (0,3% van het BNP) en 21.500 vaste banen [bron: havenmonitor](#). Dit is natuurlijk een stuk kleinschaliger.

Daarnaast zijn de industrieën die worden opgesomd met name actief ten zuiden van de Westerschelde. Ik lees nergens in de cNRD dat er een gasleiding onder de Westerschelde gelegd gaat worden. Wel lees ik dat er op Zeeuws-Vlaanderen geen aansluitcapaciteit op het gasnetwerk aanwezig is voor het operationeel hebben van een LNG-terminal in de Braakmanhaven, dus nogmaals waarom deze paragraaf is opgenomen is mij een volledig raadsel.

¶ 6.5 Water

Op de website: [Temperatuur Westerschelde](#) valt te lezen dat de temperatuur van de Westerschelde op z'n zachts gezegd niet optimaal is voor de warmte die nodig is om LNG om te zetten naar aardgas. 5 van de 12 maanden is de temperatuur beneden de 10° celcius waarvan 3 maanden beneden de 5° celcius.

Een van de mogelijkheden die nog nader onderzocht moet worden is het gebruik van industrieële restwarmte, dit is natuurlijk verre van ideaal, want nu gaat de restwarmte van een fossiele industrie, bv Zeeland Refinery, gebruikt worden om een andere fossiele brandstof te maken.

Daarbij komt dat de warmteplannen van de omliggende gemeenten ook gebruik willen gaan maken van de industrieële restwarmte.

Om het zeewater te kunnen gebruiken zal er toch een aan- en/of afvoer moeten worden aangelegd, waarschijnlijk bestaande uit een pijpleiding. Ook de milieueffecten hiervan zullen in de volgende fase moeten worden onderzocht.

Neem hierin ook mee dat deze pijpleiding schoongehouden dient te worden met reinigingsmateriaal wat waarschijnlijk ook geloosd gaat worden op het oppervlaktewater.

¶ 8.2.3 Aansluiting overige energiefaciliteiten

Elektriciteitsnetwerk

Het is misschien nog niet echt duidelijk maar ook in Zeeland is er sprake van netcongestie, hierdoor komen nieuwe aanvragen voor capaciteit op de wachtlijst te staan.

¶ 9. Conclusie keuze projectlocaties

In deze paragraaf staat onder andere te lezen:

Voor beide locaties vindt nadere uitwerking van haalbaarheid, technische voorzieningen en milieu-impact plaats in de NRD. Hierbij wordt ook nader ingegaan op de relatie met de omgeving. Uiteindelijk wordt één van beide locaties volledig uitgewerkt in het MER.

Allemaal leuk en aardig, maar dit betekent dus dat er andere keuzes kunnen worden gemaakt dan in dit cNRD wordt beschreven en hierop kan ik dan geen zienswijze meer indienen. Dit is wel een bijzondere manier van inspraak organiseren.

En dit is overigens maar een voorbeeld, de cNRD staat vol met dit soort constructies.

Verzonden: 1/20/2026 1:29:47 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam:
Tussenvoegsel(s):
Voorletters:
Straat: Abdij
Huisnummer: 6
Postcode: 4331 BK
Woonplaats: Middelburg
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Provincie Zeeland

Uw zienswijze/reactie:

Zie de reactie van GS van Zeeland in de bijlage.

107800638_11292711_GS_van_Zeeland_Zienswijze_op_C-NRD_ZET_(ondertekend).pdf

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
t.a.v. Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC Drachten

Onderwerp
Zienswijze GS van Zeeland op cNRD ZET

Zaaknummer
802232

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 15 januari 2026

Geachte heer, mevrouw,

Gedeputeerde Staten van Zeeland hebben kennis genomen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) voor de ontwikkeling van een energie(overslag) installatie, bestaande uit een LNG-import faciliteit, te weten, Zeeland Energy Terminal (ZET).

De cNRD ligt vanaf vrijdag 12 december 2025 tot en met donderdag 22 januari 2026 ter inzage. Wij waarderen de wijze van participatie in dit traject en de mogelijkheid die wordt geboden om aandachtspunten naar voren te brengen. Het cNRD geeft ons aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Wij verwachten dat de punten die hieronder worden benoemd zullen worden uitgewerkt in het nog op te stellen Milieueffectrapport (MER).

- wij verzoeken om in het MER inzichtelijk te maken in hoeverre ZET noodzakelijk en toekomstbestendig is. Tegen de achtergrond van de huidige geopolitieke verhoudingen enerzijds en de Europese en nationale ambities voor versnelling van de energietransitie anderzijds dient te worden onderzocht of een nieuwe LNG-importterminal past binnen het energiesysteem van de toekomst.
- wij roepen op om de cumulatieve effecten van de (voorgenomen) ruimtelijke-, industriële- en energieprojecten in Vlissingen-Oost op een zorgvuldige manier in beeld te brengen en hier bij de uitwerking van alternatieven rekening mee te houden. Gezien de omvang van de samenlopende initiatieven is het noodzakelijk dat het MER niet uitsluitend de projecteffecten van de LNG-terminal beschouwt. Hiervoor zou het eind vorig jaar door het ministerie van Klimaat en Groene Groei opgezette gremium rondom de Integrale Projectenaanpak Zeeland gebruikt kunnen worden.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,


Voorzitter


Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

Verzonden: 1/20/2026 4:27:18 PM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Buurt en/of bewonersorganisatie

(Mede) namens:

Organisatie: Dorpsraad Borssele

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

107804317_11293349_260120_Zienswijze_Dorpsraad_Borssele_op_Zeeland_Energy_Terminal.doc
x

Zienswijze Dorpsraad Borssele op:

VOORNEMEN EN VOORSTEL VOOR PARTICIPATIE Zeeland Energy Terminal

De Dorpsraad Borssele heeft kennisgenomen van de ter inzage gelegde documenten over het Voornemen en voorstel voor Participatie Zeeland Energy Terminal. Wij begrijpen het belang van dit project voor de energietransitie en voor de ontwikkeling van de haven. Tegelijkertijd vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de bijzondere positie van Borssele, waar al sprake is van een hoge concentratie aan grootschalige infrastructuur.

Stapelings van risico's

Borssele heeft te maken met onder meer de kerncentrale, hoogspanningsverbindingen, industrie en bestaande buisleidingen. De Dorpsraad maakt zich zorgen over de stapeling van risico's in en rondom het dorp. In de huidige documenten wordt vooral per project gekeken, terwijl juist de optelsom van alle aanwezige infrastructuur bepalend is voor veiligheid en leefbaarheid. Wij verzoeken om in de verdere besluitvorming expliciet aandacht te besteden aan deze cumulatieve effecten.

Veiligheid en leefomgeving

De terminal kent specifieke veiligheidsrisico's. Voor de Dorpsraad is het van groot belang dat de veiligheid van inwoners wordt gegarandeerd, zowel tijdens de aanleg als in de gebruiksfase. Wij vragen om duidelijke informatie over afstanden tot de woonkern, nood- en calamiteitenplannen, bereikbaarheid voor hulpdiensten en continue monitoring. Gezien de bestaande risicobronnen in Borssele achten wij extra zorgvuldigheid noodzakelijk.

Natuur, landschap en landbouw

De omgeving van Borssele bestaat uit open landschap, landbouwgronden en nabijgelegen natuurgebieden. Wij vragen aandacht voor tijdelijke en blijvende effecten van de aanleg, zoals bodemverstoring, schade aan landbouwgrond en verstoring van natuur. Het is belangrijk dat schade wordt voorkomen, herstelmaatregelen duidelijk zijn vastgelegd en monitoring plaatsvindt tijdens en na de werkzaamheden.

*De Dorpsraad Borssele vraagt om extra zorgvuldigheid bij de verdere uitwerking van het project, met nadruk op veiligheid, leefbaarheid en betrokkenheid van de inwoners. **En dit met oog op de cumulatieve effecten van meerdere grootschalige energieprojecten, waar dit project een onderdeel van is.***

Verzonden: 1/20/2026 5:23:19 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Postbus
Huisnummer: 130
Postcode: 4380 AC
Woonplaats: Vlissingen
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Bedrijf
(Mede) namens: N.V. EPZ
Organisatie: N.V. EPZ

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijgevoegd PDF-bestand.

107805353_11293526_Zienswijze_Concept_NRD_Zeeland_Energy_Terminal_20-01-2026.pdf

Zienswijze EPZ N.V. inzake de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectenrapportage voor Zeeland Energy Terminal

EPZ heeft kennisgenomen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het project Zeeland Energy Terminal (ZET).

Ondersteuning van het project en energietransitie

EPZ ondersteunt de realisatie van de Zeeland Energy Terminal in het Sloegebied. Het project is van belang vanuit het oogpunt van de energietransitie en kan ook mooi aansluiten bij voor de energietransitie en EPZ relevante toekomstige ontwikkelingen in het Sloegebied, zoals de mogelijke bedrijfsduurverlenging van de huidige Kerncentrale Borssele en de mogelijke nieuwbouw van kerncentrales.

Naar aanleiding van de concept-NRD verzoekt EPZ met deze zienswijze het (milieu) effectenonderzoek zo uit te voeren, dat bij de besluitvorming over de inpassing van de ZET-terminal rekening gehouden kan worden met zowel de impact op de bestaande kerncentrale en overige EPZ activiteiten (wind en zon) als op genoemde toekomstige kernenergieprojecten.

Integrale aanpak in het MER en de QRA

Naar aanleiding van de concept-NRD verzoekt EPZ om het milieueffectonderzoek (MER) en specifiek de Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA), zoals beschreven in paragraaf 6.14.2, zodanig uit te voeren dat rekening wordt gehouden met de volledige nucleaire context van het gebied. Wij verzoeken u hierbij de volgende uitgangspunten te hanteren:

- 1) **Huidige Kerncentrale en toekomstige kerncentrales:** Wij verzoeken om in de QRA de effect levels voor onder andere de aandachtsgebieden brand, explosie en gifwolken zo in te richten dat ook de potentiële effecten op de locatie van de huidige kerncentrale en de potentiële effecten op de locatie van de nieuwe kerncentrale inzichtelijk worden gemaakt. Dit geldt voor zowel de mogelijke effecten van de ZET-terminal als effecten als gevolg van de aanvoer van LNG met LNG-carriers en schepen.
- 2) **Nieuwe Kerncentrales:** Positief is dat in paragraaf 4.5 van de concept-NRD nieuwe kerncentrales worden benoemd als een relevant **raakvlakproject**, dat daarin ten tijde van het uitwerken van de MER rekening mee wordt gehouden en dat deze kwalitatief in de MER worden opgenomen. EPZ verzoekt zoals ook beschreven onder 1 om de impact van de ZET-terminal (zoals de risicocontouren, veiligheidszones en effectgebieden) integraal te toetsen aan de zoekgebieden voor deze nieuwe centrales (waarborglocatie Borssele en aanvullende locatie Terneuzen, zie de c-NRD van de Antea Group d.d. 16 mei 2025) en hierbij ook rekening te houden met de SMR (small modular reactors) ambities van de Provincie Zeeland.

EPZ gaat graag verder met u in gesprek over het bovenstaande. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met [REDACTED] via [REDACTED]

Verzonden: 1/21/2026 9:06:15 AM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Buurt en/of bewonersorganisatie

(Mede) namens: Sloedorpen bevat de dorpen (en dorpsraden): Borsele, Lewedorp, Nieuwdorp en 's-Heerenhoek.

Organisatie: Sloedorpen (Borsele, Lewedorp, Nieuwdorp en 's-Heerenhoek)

Uw zienswijze/reactie:

1. VEILIGHEID

De veiligheid is niet zo'n probleem werd ons meegedeeld. Het gas zal bij lekkage vrijwel direct omhoog gaan werd ons tijdens de informatieavond (7 jan. 2026) uitgelegd. Wij vragen ons af of bij een ongeval er BLEVE kan ontstaan.

1.1 Als er brand op de terminal of het zeeschip ontstaat en de hitte wordt te groot kan dan de zaak exploderen? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de Sloedorpen?

Wij maken ons ook zorgen om alle andere ontwikkelingen in het Sloegebied met een hoog risicoprofiel (ammoniakoverslag, waterstofproductie, mogelijk 2 nieuwe kerncentrales).

1.2. Ook al heeft ieder project de eigen veiligheid goed gewaarborgd, wat zijn de risico's van deze bedrijven die zich in elkaars nabijheid bevinden.

1.3. Wij vragen om een integrale benadering voor de veiligheid in het Sloegebied. Deze integrale benadering ontbreekt nu.

2 GELUID

De omliggende dorpen ervaren nu al veel geluidhinder van Vlissingen-Oost. Op Vlissingen-Oost gaat u een keuze maken tussen 2 opties in de haven om een terminal aan te leggen. Ons verzoek is de keuze te maken die zo min mogelijk geluidhinder voor de Sloedorpen geeft. Wij hebben de volgende vragen:

2.1. Wat is de toename van het geluid voor de Sloedorpen van de terminal met en zonder zeeschip (dat LNG lost). Naast het gemiddeld geluidsniveau dB(A) als L_{max} .

-2.2. Een zeeschip dat aan de terminal gekoppeld is valt onder de regelgeving van de omgevingsvergunning verwachten wij. Onder welke regelgeving valt een zeeschip dat voor anker gaat?

-2.3. Welke maatregelen kan de vergunninghouder nemen als een schip (dus niet de terminal) meer geluid maakt dan is toegestaan?

2.4. Omdat Laag frequent geluid, afkomstig uit de omgeving Vlissingen-Oost, voor de dorpen hinderlijk is vinden wij het van belang daar extra aandacht aan te besteden. Geluiden kunnen elkaar versterken. Hoe wordt gewaarborgd dat we gevrijwaard blijven van de LF geluid.

-2.5 Is men bereid, bij geluidsklachten, in de omgeving van de terminal een tijd lang het geluid te monitoren en dat uit te laten voeren door een akoestisch bureau?

107809342_11294164_260113_zienswijze_Sloedorpen_-_LNG_terminal_def.docx

Zienswijze op de te bouwen drijvende LNG-terminal (VTTI B.V. en Höegh Evi)

1. VEILIGHEID

De veiligheid is niet zo'n probleem werd ons meegedeeld. Het gas zal bij lekkage vrijwel direct omhoog gaan werd ons tijdens de informatieavond (7 jan. 2026) uitgelegd. Wij vragen ons af of bij een ongeval er BLEVE kan ontstaan.

1.1 Als er brand op de terminal of het zeeschip ontstaat en de hitte wordt te groot kan dan de zaak exploderen? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de Sloedorpen?

Wij maken ons ook zorgen om alle andere ontwikkelingen in het Sloegebied met een hoog risicoprofiel (ammoniakoverslag, waterstofproductie, mogelijk 2 nieuwe kerncentrales).

1.2. Ook al heeft ieder project de eigen veiligheid goed gewaarborgd, wat zijn de risico's van deze bedrijven die zich in elkaars nabijheid bevinden.

1.3. Wij vragen om een integrale benadering voor de veiligheid in het Sloegebied. Deze integrale benadering ontbreekt nu.

2 GELUID

De omliggende dorpen ervaren nu al veel geluidhinder van Vlissingen-Oost. Op Vlissingen-Oost gaat u een keuze maken tussen 2 opties in de haven om een terminal aan te leggen. Ons verzoek is de keuze te maken die zo min mogelijk geluidhinder voor de Sloedorpen geeft. Wij hebben de volgende vragen:

2.1. Wat is de toename van het geluid voor de Sloedorpen van de terminal met en zonder zeeschip (dat LNG lost). Naast het gemiddeld geluidsniveau dB(A) als Lmax.

-2.2. Een zeeschip dat aan de terminal gekoppeld is valt onder de regelgeving van de omgevingsvergunning verwachten wij. Onder welke regelgeving valt een zeeschip dat voor anker gaat?

-2.3. Welke maatregelen kan de vergunninghouder nemen als een schip (dus niet de terminal) meer geluid maakt dan is toegestaan?

2.4. Omdat Laag frequent geluid, afkomstig uit de omgeving Vlissingen-Oost, voor de dorpen hinderlijk is vinden wij het van belang daar extra aandacht aan te besteden. Geluiden kunnen elkaar versterken. Hoe wordt gewaarborgd dat we gevrijwaard blijven van de LF geluid.

-2.5 Is men bereid, bij geluidsklachten, in de omgeving van de terminal een tijd lang het geluid te monitoren en dat uit te laten voeren door een akoestisch bureau?

Verzonden: 1/21/2026 4:47:31 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Segeerssingel
Huisnummer: 10
Postcode: 4337 LG
Woonplaats: Middelburg
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Veiligheidsregio Zeeland

Uw zienswijze/reactie:

Namens Veiligheidsregio Zeeland danken wij u voor de mogelijkheid om te reageren op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal, die door u ter inzage is gelegd.

Als veiligheidsregio zijn we verantwoordelijk voor het voorbereiden op en coördineren van de hulpverlening en crisisbeheersing bij branden, rampen en

crises in Zeeland. Ook adviseren we onze Zeeuwse gemeenten en provincie over hoe we in onze regio de risico's van branden, rampen en crises kunnen

beheersen en verkleinen.

We hechten daarom groot belang aan een zorgvuldig en integraal proces rond de ontwikkeling van Zeeland Energy Terminal. In deze reactie brengen wij daarom onze aandachtspunten in vanuit het perspectief van fysieke veiligheid. Zie voor onze inhoudelijke reactie de bijgevoegde brief. Deze brief ontvangt u binnenkort eveneens per post.

107817665_11295743_REACTI~1.PDF



Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC Drachten

Onderwerp: Reactie Veiligheidsregio Zeeland op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal

Geachte mevrouw Hermans,

Namens Veiligheidsregio Zeeland danken wij u voor de mogelijkheid om te reageren op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal, die door het ministerie van Klimaat en Groene Groei ter inzage is gelegd.

Als veiligheidsregio zijn we verantwoordelijk voor het voorbereiden op en coördineren van de hulpverlening en crisisbeheersing bij branden, rampen en crises in Zeeland. Ook adviseren we onze Zeeuwse gemeenten en provincie over hoe we in onze regio de risico's van branden, rampen en crises kunnen beheersen en verkleinen.

We hechten daarom groot belang aan een zorgvuldig en integraal proces rond de ontwikkeling van Zeeland Energy Terminal. In deze reactie brengen wij daarom onze aandachtspunten in vanuit het perspectief van fysieke veiligheid.

Aanleiding

De bedrijven VTTI B.V. en Höegh Evi zijn voornemens om in Vlissingen-Oost een LNG-importfaciliteit te ontwikkelen onder de naam Zeeland Energy Terminal. Er wordt een drijvende opslag- en hervergassingsunit (FSRU) wordt afgemeerd om vloeibaar aardgas te importeren en om te zetten naar gas voor het Nederlandse netwerk. Hiervoor worden een kade of steiger, pijpleidingen en elektriciteitsaansluitingen aangelegd. Het project is nodig om de leveringszekerheid van energie te versterken aangezien Nederland meer buitenlands aardgas nodig heeft door onder meer het sluiten van het Groningerveld. Voor het project zijn nog twee locaties in Vlissingen-Oost in beeld: de Van Cittershaven of de Quarleshaven.

- Crisisbeheersing en rampbestrijding
- Risicobeheersing
- Brandweezorg
- Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR)

Datum:

21 januari 2026

Inlichtingen:

Tel.:

E-mail:

Ons kenmerk:

Z2026-00000245/
D2026-00001287

Uw kenmerk:**Blad:**

1 van 3

Aantal bijlagen:

-

Adres:

Postbus 8016
4330 EA Middelburg
Segeerssingel 10
4337 LG Middelburg
info@vrzeeland.nl

Internet:

www.vrzeeland.nl

Bank:**IBAN:**

NL06BNGH0285027956

BIC:

BNGHNL2G

T.n.v. Veiligheidsregio Zeeland

Voor de vergunningaanvraag zal Zeeland Energy Terminal zal een milieueffectrapport (MER) opstellen. In de concept-NRD wordt beschreven welke milieuonderwerpen in de MER zullen worden onderzocht, op welke wijze dat gebeurt en welke alternatieven er zijn. Beide locaties worden in de MER onderzocht.

Reactie

Raakvlakprojecten en maatschappelijke impact van ongevallen

Paragraaf 4.4 'Toekomstgerichte doorkijk' beschrijft dat Zeeland Energy Terminal naar verwachting tot minimaal 2045 zal worden ingezet voor de import van LNG. Daarna zullen de aanlandingsfaciliteiten mogelijk gebruikt worden voor de import van groene waterstofdragers. De huidige vergunningaanvraag gaat alleen in op de LNG-import. Paragraaf 4.5 'Autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten' gaat vervolgens verder in op de toekomstige ontwikkelingen waar Zeeland Energy Terminal mogelijk invloed op kan gaan hebben.

De haven van Vlissingen-Oost vormt als één van de Zeeuwse havengebieden in de huidige situatie al één van de vijf grote chemische clusters van Nederland. In de directe omgeving van beide locaties bevinden zich meerdere Seveso-bedrijven. Als gevolg van de energietransitie breidt ook de vitale (elektriciteits)infrastructuur in Vlissingen-Oost fors uit. Twee van de zeven Nederlandse zoeklocaties voor de nieuwe kerncentrales liggen in het Sloegebied. De haven fungeert daarnaast als één van de drie Nederlandse locaties voor Host Nation Support. Met al deze ontwikkelingen transformeert het havengebied Vlissingen-Oost de komende jaren uit tot een havengebied met een groot economisch en maatschappelijk nationaal belang.

Hoewel de kans op een groot incident klein is, kan een incident met gevaarlijke stoffen bij de FSRU of een naastgelegen LNG-tanker potentieel grote gevolgen hebben voor de nabije omgeving. Locatie Quarleskade North ligt bijvoorbeeld op slechts tientallen meters van de locatie van Host Nation Support-locatie bij Verbrugge Zeeland Terminals. Locatie Van Cittershaven ligt op slechts tweehonderd meter van één van de zoeklocaties voor twee nieuwe kerncentrales (zoeklocatie Vlissingen). Vanwege het grote economische en maatschappelijke belang van alle activiteiten rondom de twee mogelijke FSRU-locaties, kan een groot incident leiden tot forse regionale en nationale ontwrichting.

Advies 4: *Onderzoek in de MER welke gevolgen een mogelijk incident bij Zeeland Energy Terminal kan hebben voor de omliggende Seveso-bedrijven, de toekomstige waterstofindustrie op het voormalige Thermphos-terrein, de omliggende vitale (elektriciteits)infrastructuur, de Vlissingse zoeklocatie voor de nieuwe kerncentrales en de Host Nation Support-locatie Vlissingen-Oost.*

Externe veiligheid van transportbewegingen

Paragraaf 6.14.2 'Externe veiligheid' beschrijft dat er als onderdeel van de MER een QRA wordt uitgevoerd om de risico's door het gebruik, vervoeren en opslaan van gevaarlijke stoffen inzichtelijk te maken. De risico's van gevaarlijke stoffen reiken bij dit project echter verder dan alleen de LNG-installatie zelf. Ook de transporten voor het aanleveren en afvoeren van LNG brengen risico's voor de omgeving met zich mee. Paragraaf 6.6 beschrijft verder dat er jaarlijks ongeveer 72 zeeschepen met LNG bij Zeeland Energy Terminal zullen aanmeren.

Advies 1: *Onderzoek in de MER wat de invloed is van deze toename van het aantal zeevaartbewegingen met gevaarlijke stoffen op de huidige risicocontouren van de Westerschelde.*

Paragraaf 6.6 beschrijft eveneens dat de mogelijkheid wordt onderzocht om, naast de afvoer via het leidingnet van Gasunie, ook afvoer van LNG via binnenvaart mogelijk te maken. De binnenvaartschepen varen vervolgens naar een andere locatie om andere schepen van LNG-brandstof te voorzien. Het zal naar verwachting om 1 tot 4 schepen per week zijn.

Advies 2: *Maak in de MER inzichtelijk naar welke locatie(s) en via welke vaarwegen de binnenvaartschepen mogelijk varen om LNG aan andere schepen te leveren.*

Advies 3: *Onderzoek in de MER wat de gevolgen zijn van de toename van de binnenvaartbewegingen op de externe veiligheid van de betreffende locatie(s) en vaarwegen in Zeeland.*

Afsluiting

Wij vertrouwen erop dat onze aandachtspunten worden meegenomen in de verdere uitwerking van de MER en de daaropvolgende besluitvorming. Wij blijven vanzelfsprekend bereid om onze expertise in te brengen in het vervolgproces.

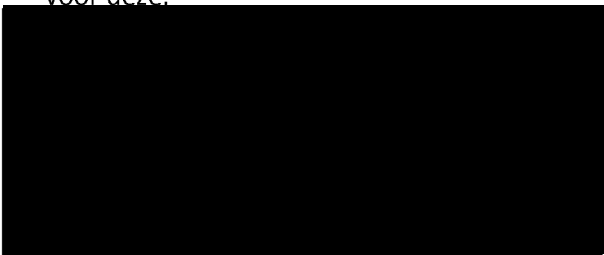
Graag vernemen wij uw besluit met betrekking tot dit advies.

Voor nadere vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opsteller van dit advies.

Vragen

Voor eventuele toelichting of informatie verwijzen wij u naar de heer H.G.M. van Dalfsen, afdeling Risico- en crisisbeheersing.

Het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Zeeland,
namens dezen,
directeur Veiligheidsregio Zeeland,
voor deze,

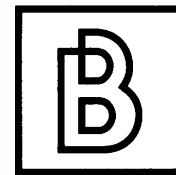


Teamleider Risicobeheersing

Verzonden: 1/22/2026 12:31:58 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Stenevate
Huisnummer: 10
Postcode: 4451 KB
Woonplaats: Heinkenszand
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: info@borsele.nl
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Gemeente Borsele

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

gemeente
BORSELE

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN



Uw kenmerk :
Uw brief van :
Behandeld door :
Doorkiesnummer :



Zaaknummer : Z23.031493
Documentnummer : D26.684658
Bijlagen :
Heinkenszand, 20 JAN. 2026

Onderwerp: Reactie op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal

Geachte mevrouw, heer,

Wij namen kennis van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna cNRD) Zeeland Energy Terminal (hierna ZET) met datum 26 november 2025. De cNRD is een tweede stap in de projectprocedure voor de ontwikkeling van een LNG-importfaciliteit in Vlissingen-Oost (hierna Sloegebied) op het grondgebied van de gemeente Vlissingen. In de cNRD staat wat er in het milieueffectrapport (hierna MER) wordt onderzocht en op welke manier dit gebeurt.

Reactie gemeente Borsele op document Voornemen en voorstel voor participatie Zeeland Energy Terminal

In onze brief van 4 juni 2025 gaven wij gemotiveerd aan om als Rijksoverheid te blijven bij het uitgangspunt: 'Borsele als belangrijk knooppunt voor de landelijke stroomvoorziening'. Wij vinden het niet wenselijk dat de havens van het Sloegebied worden aangewezen als zoekgebied voor de ZET. Wij zien de ZET als een ongewenste ontwikkeling in het Sloegebied. Wij gaven in onze reactie nog diverse andere aandachtspunten mee over het proces en onduidelijkheden in het Voornemen en voorstel voor participatie (hierna VenP).

Reactienota Voornemen en Participatieplan Zeeland Energy Terminal

Gelijktijdig met de publicatie van de cNRD is de Nota van Antwoord gepubliceerd. Helaas moet wij constateren dat de antwoorden op onze reactie geen recht doen aan de door ons geuite aandachtspunten en zorgen. Het zijn overwegend korte en oppervlakkige reacties. Het lijkt er niet op dat onze aandachtspunten en zorgen serieus zijn genomen. Daarom brengen wij deze punten opnieuw naar voren in onze reactie op de cNRD.

Opmerkingen over het project en de cNRD

Geen LNG-terminal in het Sloegebied

Wij verzoeken u om in het Sloegebied niet ook in te zetten op een LNG-terminal. Maar blijf bij uw uitgangspunt 'Borsele als belangrijk knooppunt voor de landelijke stroomvoorziening!'

De ruimte in het Sloegebied is beperkt en kan maar één keer uitgegeven worden. De ruimtelijke ‘puzzel’ om de lopende grootschalige infrastructurele energieprojecten verantwoord in te passen in het Sloegebied is al zeer complex. Wij dringen er bij u op aan de ‘puzzel’ niet nog complexer te maken en om die reden de projectprocedure ZET niet voort te zetten.

Als u besluit de projectprocedure wel voort te zetten, vragen wij aandacht voor onderstaande punten.

Floating Storage and Regasification Unit (hierna FSRU)

De ZET bestaat uit een zogeheten drijvende bedrijfsmatige inrichting (een FSRU) waar zeeschepen die LNG transporteren op kunnen aankoppelen. De ZET is een nieuwe inrichting waarvoor een nieuwe kademuur wordt aangelegd. De FSRU wordt afgemeerd aan deze kademuur. Als mogelijke projectlocatie worden de Van Cittershaven en de Quarleskade North genoemd. De verwachting is dat de ZET in ieder geval tot 2045 wordt ingezet voor import van LNG. Tijdens deze exploitatieperiode ligt de FSRU aangemeerd aan de kade. Ondanks dat er sprake is van een nieuwe inrichting met een exploitatieperiode van minimaal 17 jaar (uitgaande van inbedrijfsname in 2028), staat in de cNRD dat de FSRU geclassificeerd blijft als een schip, dat er slaapcabines aanwezig zijn en dat het personeel in ploegdienst gedurende één tot enkele weken continu aanwezig is op de inrichting.

Wij brachten al eerder onder uw aandacht dat wij ons niet kunnen vinden in uw opvatting dat hier sprake is van een schip. Gezien de minimale exploitatieperiode en het proces dat op de FSRU plaatsvindt, is er sprake van een nieuwe inrichting. Op basis van het ter plaatse geldende omgevingsplan is nachtverblijf in het Sloegebied niet toegestaan. Nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip is wel toegestaan, gedurende de tijd dat het schip in het Sloegebied moet verblijven. Wij zijn van mening dat hier in dit geval geen sprake van is en dat overnachten op de inrichting niet mogelijk is.

Overslag LNG

De ZET is door initiatiefnemers altijd gepresenteerd als project van nationaal belang, omdat dit project bijdraagt aan de leveringszekerheid van energie op de korte en middellange termijn. Dit was de reden voor het ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna KGG) om voor dit project de zogenoemde projectprocedure van toepassing te verklaren.

Op pagina 10 van de cNRD staat dat nu ook de optie onderzocht wordt om LNG vanuit de FSRU over te slaan in LNG-binnenvaartschepen. Deze schepen dienen dan als overlaadstation voor andere schepen die de LNG als brandstof gebruiken. Dit is nieuw voor ons. Deze aanvullende overslag van LNG op binnenvaartschepen draagt niet bij aan én is geen onderdeel van voornoemd nationaal belang. Wij vinden dat dit niet zomaar kan worden toegevoegd in deze lopende projectprocedure. Deze nieuwe activiteit betreft zuiver een extra commerciële activiteit van de initiatiefnemers.

Wij verzoeken het ministerie van KGG dan ook om zich te focussen op vergroting van de nationale gasvoorraad en geen ruimte te bieden voor aanvullende commerciële activiteiten. Dit draagt immers niet bij aan de doelstelling van uw ministerie om te komen tot een betrouwbare leveringszekerheid van energie op de korte en middellange termijn.

Onduidelijkheid toekomstige inzet FSRU

In onze reactie op het VenP vroegen wij aandacht voor de projectscope. In het VenP staat dat enerzijds voor een LNG-installatie op een FSRU schip is gekozen in plaats van voor een LNG-installatie op land. Zodat, als de import van LNG niet meer nodig is, het schip elders in de wereld

kan worden ingezet. Anderzijds staat er ook in dat voor de lange termijn (na 2035) de inzet gericht is op een overstap/ombouw van de LNG-installatie op de FSRU naar fossielvrije energiedragers. In de beantwoording en uit de cNRD, waarin nu overigens wordt gesproken over de inzet van ZET voor de import van LNG tot in ieder geval 2045, wordt gesteld dat er tegen die tijd dan een volledige nieuwe beoordeling nodig is en dat daarom dit uitdrukkelijk geen onderdeel is van voorliggend project.

Wij twijfelen of een dergelijke benadering is toegestaan. Immers, bij het bepalen of er sprake is van een project-mer-(beoordelings)plicht moet het gehele project worden bekeken. Wij vinden daarom dat ook de inzet van de terminal voor andere energiedragers onderdeel moet zijn van de projectscope. Wij verzoeken u dan ook in beeld te brengen voor welke stoffen/energiedragers de terminal in de toekomst gebruikt kan worden en welke effecten deze verschillende stoffen kunnen hebben.

Meetstation en leidingdeel meetstation tot aan hoofdinfrastructuur van Gasunie Transport Services

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit in paragraaf 2.2 van de cNRD is opgenomen waar de ZET uit bestaat. Het meetstation en het leidingdeel van het meetstation tot aan de hoofdinfrastructuur van Gasunie Transport Services (hierna GTS) zijn geen onderdeel van de voorgenomen activiteit/rijksprojectprocedure. GTS gaat dit separaat oppakken in de daarvoor bestemde procedure(s).

In onze reactie op het VenP hebben wij al aangegeven dat wij dit opknippen in verschillende procedures niet correct te vinden. Deze onderdelen zijn onlosmakelijk verbonden met de ZET en daarmee cruciaal voor het functioneren van het project. De aanpassingen aan het meetstation en dit leidingdeel brengen naar verwachting ook (milieu)effecten en impact met zich mee. Om te kunnen komen tot een goede afweging moeten deze onderdelen integraal meegenomen worden in onderhavige procedure, zodat dit een volwaardige plek en afweging krijgt in deze procedure. Het niet meenemen van de impact van het meetstation en het leidingonderdeel kan tot gevolg hebben dat niet gekomen wordt tot de beste locatiekeuze, aangezien de locatiekeuze in dat geval al gemaakt is voordat de impact van het meetstation en het leidingdeel worden beschouwd. Een ander risico bij het knippen van onderdelen is dat één onderdeel mogelijk wel vergunning krijgt en een ander onderdeel wellicht niet.

Wij verzoeken u nogmaals om het meetstation en het leidingdeel van het meetstation tot aan de hoofdstructuur van GTS wél binnen de projectprocedure ZET op te nemen zodat de aanpassingen van het meetstation en het betreffende leidingdeel een volwaardige plek en afweging krijgen in deze procedure.

Pijpleiding voor warmte (water)

Een pijpleiding voor warmte (water) maakt al wel onderdeel uit van de voorgenomen activiteit. Deze warmtebron is nodig om het vloeibare aardgas om te zetten naar gas. Er wordt onder meer gekeken naar het gebruik van restwarmte uit het koelwatersysteem van een van de bedrijven in het Sloegebied. De mogelijke tracés van een pijpleiding zijn nog niet beeld. Wat, waar en op welke aspecten deze beoordeeld gaan worden in het verdere proces ontbreekt. Wij kunnen slechts opmerken dat de mogelijke tracés binnen de grenzen van het Sloegebied gezocht, onderzocht en aangelegd moeten worden. Een pijpleiding als verbinding tussen twee in het Sloegebied gelegen inrichtingen moet binnen dit gebied blijven

Daarbij merken wij op dat er meer projecten spelen in het Sloegebied die ook leidingen en kabels nodig hebben in dit gebied, zoals het Waterstofnetwerk Zuidwest-Nederland. Een project dat in de

cNRD om voor ons onduidelijke reden, niet genoemd wordt als raakvlakproject. Zie hieronder. Aandachtspunt bij nieuw aan te leggen kabels en leidingen is dat zij elkaar niet onderlinge beïnvloeden.

Samenhang met andere projecten, autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten

Wij hebben eerder aangegeven dat in het VenP over andere projectprocedures in het Sloegebied niet in alle gevallen de laatste stand van zaken én de juiste informatie is weergegeven. Uw antwoord dat niet is aangegeven waar de beschrijving niet actueel of niet juist is en dat u graag van ons verneemt wat ontbreekt of verkeerd is, ervaren wij als zeer teleurstellend. Het gaat namelijk niet over onze projecten, maar om uw projecten/projectprocedures waar wij naar verwezen.

Ook in de cNRD ontbreken weer autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten. Zo ontbreken onder meer (nog steeds) het Waterstofnetwerk Zuidwest-Nederland en het Hoogspanningstation Omgeving Sloegebied. U geeft aan dat ten tijde van het uitwerken van het MER rekening wordt gehouden met de in de cNRD genoemde autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten. Wij vragen ons af hoe dan wordt omgegaan met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten die niet in de cNRD staan, maar wel in het Sloegebied gepland zijn en impact hebben op onze inwoners. Een juiste weergave van zaken is belangrijk voor het vertrouwen in zorgvuldige procedures.

Wij vertrouwen erop dat u onze aandachtspunten zorgvuldig meeneemt in het verdere proces.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Borsele,
de burgemeester,

Verzonden: 1/22/2026 4:04:08 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Postbus
Huisnummer: 718
Postcode: 6800 AS
Woonplaats: Arnhem
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: ruimtelijkeplannen@tennet.eu
Als: Bedrijf
(Mede) namens:
Organisatie: TenneT TSO B.V.

Uw zienswijze/reactie:

Graag verwijs ik u naar de bijlage van dit bericht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

107832791_11298018_GFN-RE_26-0021_BEP_Zienswijze_cNRD_Zeeland_Energy_Terminal.pdf



Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN

Digitaal ingediend via: www.rvo.nl/zet

DATUM

22 januari 2026

**UW REFERENTIE
ONZE REFERENTIE
BEHANDELD DOOR
TELEFOON DIRECT
E-MAIL
AANTAL BIJLAGEN**

GFN-RE 26-0021

ruimtelijkeplannen@tennet.eu

BETREFT REACTIE C-NRD ZEELAND ENERGY TERMINAL

Geachte mevrouw, heer,

TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bedankt VTTI B.V. en Høegh Evi voor de gelegenheid om een reactie te geven op de inzage van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD) voor de ontwikkeling van een energie (overslag) installatie, bestaande uit een LNG-import faciliteit 'Zeeland Energy Terminal' (ZET). De terminal bestaat uit een zogeheten 'Floating Storage and Regasification Unit' (FSRU) en gerelateerde infrastructuur waaronder de aanleg van nieuwe pijpleidingen en kabels.

Als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110kV en hoger draagt TenneT zorg voor een veilige, betrouwbare en toekomstbestendige elektriciteitsvoorziening. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van dit net om daarmee de levering van elektriciteit zo goed mogelijk te kunnen garanderen. In dat kader is het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van nieuw te realiseren en gerealiseerde assets ten behoeve van een ongestoorde ligging en aanwezigheid daarvan gedurende de gehele levensfase een zeer belangrijke kerntaak. Vanuit deze verantwoordelijkheid ontvangt u deze reactie.

Wij willen u er op attenderen dat naast de bestaande hoogspanningsinfrastructuur in en nabij het plangebied meerdere hoogspanningsprojecten plaatsvinden of nog zullen gaan plaatsvinden.

Deze toekomstige ontwikkelingen, waaronder netuitbreidingen en -wijzigingen voor Nederland welke bijdragen aan de energietransitie staan opgenomen in het recent gepubliceerde investeringsplan (IP) Net op Land (onshore) en Net op Zee (offshore) 2026-2040, dit is in te zien via: [Investeringsplannen](#).

Graag blijven wij met verdere uitwerking van het initiatief en totstandkoming van het MER betrokken, zodat tijdig kan worden afgestemd over de mogelijke (toekomstige) raakvlakken van ZET met het hoogspanningsnet. Vroegtijdige afstemming draagt bij aan een veilige en toekomstbestendige inrichting van energie-infrastructuur. In dat kader verzoekt TenneT dat haar bestaande en toekomstige hoogspanningsnetwerk als benoemd in het IP een plek krijgt in de NRD en het beoordelingskader voor het project-MER, opdat de (toekomstige) leveringszekerheid en veiligheid van het hoogspanningsnet onderdeel uitmaakt van de afweging en te verrichten onderzoeken.

Voor de aanleg van nieuwe pijpleidingen en kabels is het belangrijk dat bij (studie van) tracéalternatieven rekening wordt gehouden met elektromagnetische compatibiliteit (EMC).

- De EMC-richtlijn 2014/30/EU stelt eisen aan zowel apparatuur als vaste installaties en infrastructuur die storingen kunnen veroorzaken of ondervinden;
- NEN 3654:2023 biedt technische kaders om wederzijdse beïnvloeding tussen leidingen en hoogspanningssystemen te voorkomen, waaronder inductieve, capacatieve en thermische effecten;
- NEN 7171-1 en NPR 7171-2 geven richting aan de ordening van ondergrondse netten en de rolverdeling tussen betrokken partijen.

Vanuit de toenemende ruimtelijke druk en complexiteit van de ondergrond verzoeken wij dat een EMC-beïnvloedingsstudie in overeenstemming met vigerende normen wordt uitgevoerd en de resultaten hiervan tijdig met ons worden afgestemd.

Wij kijken uit naar een constructieve samenwerking en zijn graag bereid tot afstemming en overleg.

Mocht u naar aanleiding van deze reactie vragen hebben of nadere informatie wensen, dan verneem ik dat graag.

Met vriendelijke groeten,
TenneT TSO B.V.



Relatiebeheerder Ruimtelijke Plannen | Zuid-Holland en Zeeland

Verzonden: 1/22/2026 8:59:04 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: [REDACTED]
Huisnummer: [REDACTED]
Postcode: [REDACTED]
Woonplaats: [REDACTED]
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Particulier
(Mede) namens:
Organisatie:

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

107836422_11298678_Zienswijze_ZET_voornemen_participatie.pdf

Borssele 22-1-2026

Zienswijze op het Voornemen en voorstel voor Participatie Zeeland Energy Terminal

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het voorstel Voornemen en voorstel Participatie Zeeland Energy Terminal.

Cumulatieve risico's

Op zichzelf lijkt dit project verdedigbaar. Echter ik constateer al geruime tijd dat besluitvorming en verkenning van grootschalige energieprojecten in het Sloegebied onafhankelijk van elkaar plaatsvinden, met alle gevolgen van dien. Er is sprake van beleid zonder een samenhangende ruimtelijk-strategische invulling, toekomstvisie of integrale risicoafweging waarbij het ontbreekt aan regie binnen het gebied.

Naast de reeds aanwezige bedrijven die onder de Seveso-wetgeving vallen, bestaande- en geplande energieprojecten en de mogelijke komst van twee grote kerncentrales, werden hier recentelijk meerdere risicovolle projecten aan toegevoegd. Hierbij valt te denken aan de grootschalige op- en overslag en het transport van ammoniak en de elektrolyse van groene waterstof. Deze ontwikkelingen in combinatie met de Zeeland Energy Terminal binnen een klein gebied doen de cumulatieve risico's enorm vergroten.

Risico raakvlakken

Zoals boven vernoemd vormen de clusters van verschillende disciplines en elementen risico's. Risico's die door middel van elkaars raakvlakken een groter risico vormen. Ook het plaatsgebonden risico en normen die eerder werden vastgesteld worden door de toevoeging van Zeeland Energy Terminal aanzienlijk verruimd.

Wat doet dit met de veiligheidscontour?.

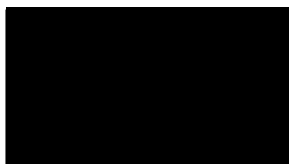
Gebiedsregisseur

Helaas ontbreekt het nog steeds aan een gebieds regisseur met helicopterview op raakvlakken en risico's

Tot zover enkele bezwaren tegen de concept VKA.

Ik behoud me het recht voor om bovengenoemde bezwaren te specificeren en waar nodig argumenten aan te vullen in het vervolg van deze procedure.

Hoogachtend,



Verzonden: 1/22/2026 9:52:17 PM

Onderwerp:

Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Buurt en/of bewonersorganisatie

(Mede) namens: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Organisatie: Bewonersgroep Leefomgeving Borssele

Uw zienswijze/reactie:

Borssele, 22 januari 2026

Onderwerp: Zienswijze op voornemen en voorstel voor participatie Zeeland Energy Terminal

VOORNEMEN EN VOORSTEL VOOR PARTICIPATIE Zeeland Energy Terminal

De Bewonersgroep Leefomgeving Borssele heeft kennisgenomen van de ter inzage gelegde documenten over het Voornemen en Participatievoorstel voor de Zeeland Energy Terminal. Wij begrijpen het belang van dit project voor de energietransitie en voor de ontwikkeling van de haven. Tegelijkertijd vragen wij nadrukkelijk aandacht voor onze directe leefomgeving, waar al veel grootschalige energie-infrastructuur aanwezig is en ontwikkelt wordt.

Stapelings van risico's

In de laatste jaren is de omgeving van Borssele een energieknooppunt van Nederland geworden. Hierdoor komen er een groot aantal ontwikkelingen en (energie) projecten op ons af, welke ook overlast en risico's met zich meebrengen. De Bewonersgroep maakt zich zorgen over de stapeling van deze risico's op onze leefomgeving.

In de huidige documenten wordt vooral per project gekeken, terwijl juist de optelsom van alle projecten samen en de invloed op elkaar bepalend is voor veiligheid en leefbaarheid. Wij verzoeken dan ook om in de verdere besluitvorming expliciet aandacht te besteden aan deze cumulatieve effecten.

Veiligheid en leefomgeving

De ZET-terminal kent specifieke veiligheidsrisico's. Voor de Bewonersgroep is het van groot belang dat de veiligheid van inwoners wordt gegarandeerd, zowel tijdens de aanleg als in de gebruiksfase. Wij vragen om duidelijke informatie over afstanden tot de woonkern, nood- en calamiteitenplannen, bereikbaarheid voor hulpdiensten en continue monitoring. Gezien de bestaande risicobronnen in Borssele achten wij extra zorgvuldigheid noodzakelijk.

Natuur, landschap en landbouw

De omgeving van Borssele bestaat uit een open landbouw gebied en nabijgelegen natuurgebieden. Wij vragen expliciet aandacht om tijdelijke en blijvende schade te voorkomen tijdens de aanleg, zoals bodemverstoring, schade aan landbouwgrond en verstoring van natuur. Het is belangrijk dat schade wordt voorkomen, herstelmaatregelen duidelijk zijn vastgelegd en monitoring plaatsvindt tijdens en na de werkzaamheden.

Grote zorgvuldigheid bij de uitwerking van het project, met nadruk op veiligheid, leefbaarheid en betrokkenheid van de inwoners, is zeer gewenst. Dit met oog op de cumulatieve effecten van meerdere grootschalige energieprojecten, waar dit project een onderdeel van is.

Bewonersgroep Leefomgeving Borssele

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

107836755_11298745_220126_Zienswijze_Bewonersgroep_Leefomgeving_Borssele_op_Zeeland_Energy_Terminal.pdf

MACHTIGING

Onderwerp zienswijze:

Hierbij machtig ik,

Uw naam:

Uw adres:

Uw woonplaats:

Uw telefoonnummer (niet verplicht):

Uw e-mailadres (niet verplicht):

de volgende persoon om namens mij een zienswijze in te dienen

Naam vertegenwoordiger:

Adres:

Woonplaats:

Telefoonnummer (niet verplicht):

E-mailadres (niet verplicht):

Uw handtekening:

Handtekening vertegenwoordiger:

Datum:

2 maart,

22-1-26

MACHTIGING

Onderwerp zienswijze:

Hierbij machtig ik,

Uw naam:

Uw adres:

Uw woonplaats:

Uw telefoonnummer (niet verplicht):

Uw e-mailadres (niet verplicht):

de volgende persoon om namens mij een zienswijze in te dienen.

Naam vertegenwoordiger:

Adres:

Woonplaats:

Telefoonnummer (niet verplicht):

E-mailadres (niet verplicht):

Uw handtekening:

Datum:

Handtekening vertegenwoordiger:

05-03-2025
22-1-26

MACHTIGING

Onderwerp zienswijze:

Hierbij machtig ik, [REDACTED]

Uw naam: [REDACTED]

Uw adres: [REDACTED]

Uw woonplaats: [REDACTED]

Uw telefoonnummer (niet verplicht): [REDACTED]

Uw e-mailadres (niet verplicht): [REDACTED]

de volgende persoon om namens mij een zienswijze in te dienen.

Naam vertegenwoordiger: [REDACTED]

Adres: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Telefoonnummer (niet verplicht): [REDACTED]

E-mailadres (niet verplicht): [REDACTED]

Uw handtekening: [REDACTED]

Datum: [REDACTED]

Handtekening vertegenwoordiger:

5/3/25
22-1-26

Borssele, 22 januari 2026

Onderwerp: Zienswijze op voornemen en voorstel voor participatie Zeeland Energy Terminal

VOORNEMEN EN VOORSTEL VOOR PARTICIPATIE Zeeland Energy Terminal

De Bewonersgroep Leefomgeving Borssele heeft kennisgenomen van de ter inzage gelegde documenten over het Voornemen en Participatievoorstel voor de Zeeland Energy Terminal. Wij begrijpen het belang van dit project voor de energietransitie en voor de ontwikkeling van de haven. Tegelijkertijd vragen wij nadrukkelijk aandacht voor onze directe leefomgeving, waar al veel grootschalige energie-infrastructuur aanwezig is en ontwikkelt wordt.

Stapelning van risico's

In de laatste jaren is de omgeving van Borssele een energieknooppunt van Nederland geworden. Hierdoor komen er een groot aantal ontwikkelingen en (energie) projecten op ons af, welke ook overlast en risico's met zich meebrengen. De Bewonersgroep maakt zich zorgen over de stapeling van deze risico's op onze leefomgeving.

In de huidige documenten wordt vooral per project gekeken, terwijl juist de optelsom van alle projecten samen en de invloed op elkaar bepalend is voor veiligheid en leefbaarheid. Wij verzoeken dan ook om in de verdere besluitvorming expliciet aandacht te besteden aan deze cumulatieve effecten.

Veiligheid en leefomgeving

De ZET-terminal kent specifieke veiligheidsrisico's. Voor de Bewonersgroep is het van groot belang dat de veiligheid van inwoners wordt gegarandeerd, zowel tijdens de aanleg als in de gebruiksfase. Wij vragen om duidelijke informatie over afstanden tot de woonkern, nood- en calamiteitenplannen, bereikbaarheid voor hulpdiensten en continue monitoring. Gezien de bestaande risicobronnen in Borssele achten wij extra zorgvuldigheid noodzakelijk.

Natuur, landschap en landbouw

De omgeving van Borssele bestaat uit een open landbouw gebied en nabijgelegen natuurgebieden. Wij vragen expliciet aandacht om tijdelijke en blijvende schade te voorkomen tijdens de aanleg, zoals bodemverstoring, schade aan landbouwgrond en verstoring van natuur. Het is belangrijk dat schade wordt voorkomen, herstelmaatregelen duidelijk zijn vastgelegd en monitoring plaatsvindt tijdens en na de werkzaamheden.

Grote zorgvuldigheid bij de uitwerking van het project, met nadruk op veiligheid, leefbaarheid en betrokkenheid van de inwoners, is zeer gewenst. Dit met oog op de cumulatieve effecten van meerdere grootschalige energieprojecten, waar dit project een onderdeel van is.

Bewonersgroep Leefomgeving Borssele



Verzonden: 1/24/2026 3:11:52 PM
Onderwerp:
Project: Zeeland Energy Terminal (ZET) c-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Postbus
Huisnummer: 3000
Postcode: 4380 GV
Woonplaats: Vlissingen
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: gemeente@vlissingen.nl
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Gemeente Vlissingen

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC Drachten

Verzonden

22 JAN 2026

UW BRIEF VAN	UW KENMERK	ONS KENMERK	DATUM
		2812962 / 2814132	22 januari 2026
BEHANDELD DOOR	BEZOEKADRES	TELEFOON	BIJLAGEN
	Paul Krugerstraat 1		2

ONDERWERP

Reactie concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u onze reactie op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal (hierna: de cNRD).

Op 11 juli 2025 hebben wij een zienswijze ingediend t.a.v. het Voornemen en voorstel voor participatie Zeeland Energy Terminal (hierna: het V&P).

Reactienota V&P

Gelijktijdig met de publicatie van de cNRD is tevens de reactienota op het V&P gepubliceerd. We constateren helaas dat de daarin gegeven reacties op onze eerdere zienswijze geen recht doen aan de aandachtspunten en zorgen die wij daarin hebben geuit. Het zijn zeer summiere en algemene reacties.

Gezien de grote belangen die gemoeid zijn met de diverse projectprocedures vragen we het ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) ervoor te waken dat snelheid niet ten koste gaat van zorgvuldigheid. Wij hopen dat er in het vervolg met de vereiste aandacht, interesse en zorgvuldigheid rekening gehouden wordt met zienswijzen en belangen van onder andere de gemeente Vlissingen en dat deze nadrukkelijk worden betrokken bij de verdere planvorming.

Aangezien wij van mening zijn dat onze zienswijze t.a.v. het V&P onvoldoende is betrokken bij de verdere planvorming, hebben wij grote delen van die zienswijze overgenomen in voorliggende reactie.

Advies gebiedsverbinder Knops

In onze zienswijze op het V&P hebben wij aandacht gevraagd voor het in december 2024 door gebiedsverbinder Knops uitgebrachte (eerste) advies inzake de eventuele komst van twee kerncentrales in Zeeland. Het advies is wederom bijgevoegd.

Hierin constateert de heer Knops dat er spanning bestaat tussen de mogelijke komst van de kerncentrales met andere ruimtelijke initiatieven. Hij adviseert om te komen tot een afgestemde aanpak, omdat anders het risico bestaat dat de ontwikkelingsdoelen van zowel de bouw van twee kerncentrales als andere projecten worden belemmerd of in een later stadium tenietgedaan worden door parallelle initiatieven.

In het V&P was aangegeven dat bij onaanvaardbare belemmeringen van de lopende energieprojecten en programma's geen medewerking kan worden verleend aan de Floating Storage and Regasification Unit (hierna: FSRU) van ZET voor die betreffende locatie. In onze zienswijze op het V&P hebben wij dit onderschreven.

In de reactienota is hierover opgenomen dat 'In de onderzoeken wordt gekeken of de LNG-installatie een onaanvaardbare belemmering vormt voor lopende energieprojecten. Als dat het geval blijkt kan voor die locatie geen medewerking worden verleend'.

In het cNRD wordt hier echter niet op ingegaan, zodat het niet duidelijk is welke projecten prioritair zijn ten opzichte van ZET en in welke gevallen er sprake is van onaanvaardbare belemmeringen van ZET t.o.v. andere projecten. Wij verzoeken u hierbij duidelijkheid te verschaffen hierover.

Uit de reactienota blijkt dat ook een andere partij aandacht gevraagd heeft hiervoor. Zij hebben aangegeven dat er nog geen (ruimtelijk) afwegingskader is vastgesteld en dat zonder dat kader er geen weloverwogen besluiten genomen kunnen worden over al deze initiatieven om daarmee invulling te geven aan gewenste ontwikkelingen. Wij sluiten ons hierbij aan en verzoeken u een (ruimtelijk) afwegingskader op te stellen, zodat de juiste keuzes gemaakt kunnen worden t.a.v. prioritering van projecten t.o.v. elkaar.

In onze zienswijze op het V&P hadden wij voorts aangegeven dat een goede afstemming tussen de vele ontwikkelingen in Vlissingen-Oost van groot belang is, zodat gekomen kan worden tot de meest optimale invulling van het havengebied.

Daarbij hebben wij gewezen op het traject m.b.t. de "ruimtelijke puzzel", waarbij onder leiding van de provincie Zeeland in samenwerking tussen de regionale overheden, North Sea Port en het ministerie van KGG gewerkt wordt aan een "ruimtelijke puzzel" vanwege de vele rijksinvesteringsprojecten in Zeeland. Deze puzzel wordt als gevolg van voorliggend initiatief nog complexer en heeft impact en invloed op de andere ontwikkelingen.

In onze zienswijze hebben wij verzocht om de uitkomsten van de ruimtelijke puzzel af te wachten voordat er onomkeerbare besluiten worden genomen over de FSRU. Wij verzoeken u nogmaals om de definitieve uitkomsten van de ruimtelijke puzzel af te wachten voordat er besluiten worden genomen over de FSRU.

Projectscope

In onze zienswijze op het V&P hebben wij aandacht gevraagd voor de projectscope. In het V&P en in de cNRD is beschreven dat het project uitsluitend betrekking heeft op LNG. In beide stukken wordt er echter aangegeven dat de terminal op termijn ingezet kan worden voor andere energiedragers. In de uit te voeren onderzoeken wordt daar echter geen rekening mee gehouden.

In onze zienswijze op het V&P hebben wij gevraagd of dit wettelijk gezien toegestaan is. Wij hebben daarbij verwezen naar artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit waarin is vastgelegd dat bij het bepalen of er sprake is van een project-mer- (beoordelings)plicht het gehele project in beschouwing moet worden genomen.

Wij hebben verzocht om aan te tonen dat er geen sprake is van strijdigheid met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit. Naar onze mening is dat nog steeds niet afdoende aangetoond. Nu naar onze mening niet aangetoond is dat er geen sprake van strijdigheid is

met het betreffende artikel, gaan wij ervanuit dat ook de inzet van de terminal voor andere energiedragers onderdeel uit maakt van de projectscope. Wij verzoeken u dan ook in beeld te brengen voor welke stoffen/energiedragers de terminal in de toekomst gebruikt kan worden en welke effecten deze verschillende stoffen kunnen hebben.

Tevens hadden wij in onze zienswijze t.a.v. het V&P aandacht gevraagd om ook het meetstation en het leidingdeel van het meetstation onderdeel uit te laten maken van deze projectprocedure voor ZET en dit niet op te knippen in twee afzonderlijke projectprocedures. In de reactienota en het cNRD blijkt echter dat er nog steeds wordt ingezet op twee afzonderlijke projectprocedures.

Wij kunnen deze gang van zaken niet volgen. Op deze wijze worden onlosmakelijke onderdelen van het project opgeknipt in verschillende procedures en wordt niet de volledige impact hiervan integraal beschouwd. Dit is naar onze mening in strijd met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit.

Tevens kan dit tot gevolg hebben dat zodoende niet gekomen wordt tot de beste locatiekeuze, aangezien de locatiekeuze in dat geval al gemaakt wordt voordat de impact van het meetstation en het leidingdeel worden beschouwd.

De aanleg van het meetstation en het leidingdeel behoren dan ook integraal en volwaardig betrokken te worden bij de locatiekeuze van ZET. Te meer omdat er meer projecten spelen in Vlissingen-Oost waarvoor kabels en leidingen aangelegd moeten worden. Deze kunnen met elkaar interfereren. Een voorbeeld daarvan is de beoogde aanleg van het waterstofnetwerk Zuidwest-Nederland waarvoor KGG bevoegd gezag is. Dit project is in het cNRD voor ZET echter niet genoemd als raakvlakproject, maar behoort dat wel te zijn, gezien de noodzaak om t.b.v. ZET leidingen aan te leggen in Vlissingen-Oost en er mogelijk interferentie is met het waterstofnetwerk Zuidwest-Nederland. Zo zijn er meerdere projecten die als raakvlakproject betrokken behoren te worden als gevolg van de onlosmakelijkheid van de aanleg van leidingen en meetstation t.b.v. het project ZET. Mede om die reden is het niet mogelijk om de projectprocedure voor ZET en de aanleg van het meetstation en het leidingdeel op te knippen in twee afzonderlijke procedures.

Zodoende verzoeken wij u nogmaals om de FSRU en de benodigde infrastructuur van GTS in één projectprocedure op te nemen, zodat de hele scope van het project in beeld wordt gebracht. Dit maakt het inzichtelijker wat de impact is van het project. Door beide onderdelen op te knippen, bestaat het risico dat het ene deel mogelijk wel vergund kan worden en het andere deel misschien niet en bestaat tevens het risico dat er sprake is van strijdigheid met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit en bestaat het risico dat niet de minst ongunstige locatie gekozen wordt voor ZET. Bovendien is er al sprake van aanzienlijk (bestuurlijke) drukte als gevolg van de vele initiatieven van het Rijk in de omgeving. Ook om die reden is het noodzakelijk om beide onderdelen in één procedure te vervatten.

Omgevingsveiligheid

In onze zienswijze op het V&P hebben wij aangegeven dat in het voortraject door de gemeente Vlissingen is verzocht om het voorziene onderzoek op het gebied van (omgevings)veiligheid niet alleen te richten op de bedrijfslocatie van de FSRU, maar ook om het vervoer van (gevaarlijke) stoffen voor de omgeving als gevolg van de FSRU daarbij te betrekken. Toegezegd was dat hieraan tegemoet wordt gekomen, maar in het V&P was dit niet verwerkt.

In de reactienota is hierover het volgende aangegeven: "Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde, specifiek de aanvoer met zeeschepen langs Vlissingen is geen onderscheidend criterium voor de locatiekeuze binnen beide zeehavens. In het MER zullen de vervoersbewegingen met (gevaarlijke) stoffen in beeld worden gebracht".

Aangezien de technische notie - waarin meerdere zeehavens in Nederland met elkaar worden vergeleken op geschiktheid voor de realisatie van ZET – onderdeel uitmaakt van het cNRD, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen naar onze mening wel degelijk een onderscheidend

criterium zijn. Wij verzoeken u dan ook om de technische notitie - die onderdeel uitmaakt van de cNRD - hierop aan te vullen en aan de hand van de uitkomsten daarvan opnieuw te beoordelen of zeehavens in Zeeland de meest geschikte locatie zijn voor de realisatie van ZET.

Verder is de reactie dat in het MER de vervoersbewegingen met (gevaarlijke) stoffen in beeld zullen worden gebracht slechts een deel van een antwoord op onze vragen. Uit de reactie kan worden gelezen dat uitsluitend het aantal vervoersbewegingen met (gevaarlijke stoffen) in beeld wordt gebracht en niet de risico's en effecten daarvan zullen worden beschouwd. Hierbij herhalen wij dan ook ons verzoek om juist ook de risico's en effecten te onderzoeken m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Wij verzoeken u daarbij om niet alleen de risico's en effecten van LNG te onderzoeken, maar ook van andere energiedragers waarvoor de terminal op termijn mogelijk geschikt te maken is. Een en ander ook in aansluiting op het advies van de commissie MER t.a.v. de beoogde ammoniakterminal in Vlissingen-Oost van LBC (voorheen: Evolution Terminals), waarin de commissie-MER dit eveneens heeft geadviseerd.

Wij vragen hier met name aandacht voor, omdat de FSRU wordt bevoorrad door zeeschepen (carriers) waarmee de LNG wordt getransporteerd. Uit het V&P en de cNRD maken wij op dat de beoogde terminal op termijn eventueel voor waterstofdragers (zoals ammoniak) in gebruik genomen kan worden. Zoals wij reeds in het voortraject en in onze zienswijze op het V&P hebben aangegeven, maken wij ons zorgen over de voorziene toename van gevaarlijke stoffen die verband houden met de energietransitie. In de Cluster Energie Strategie 3.0 is een aanzienlijke toename voorzien van ammoniaktransporten naar en van de havens van North Sea Port. Naar onze mening is het onvoldoende inzichtelijk welke risico's m.b.t. omgevingsveiligheid hiermee gemoeid zijn. Onze zorg zit met name op de invoer van gevaarlijke stoffen door middel van zeeschepen langs de kust van het stedelijke gebied van Vlissingen. De vaargeul is hier relatief dicht op de oever gelegen waardoor de veiligheidssituatie in het stedelijk gebied van Vlissingen mogelijk kan verslechteren. Verder is naar onze mening onvoldoende inzichtelijk of ruimtelijke ontwikkelingen in Vlissingen in de knel kunnen komen als gevolg van de beoogde toename van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Wij verzoeken u nogmaals om dit voor voorliggend initiatief in beeld te brengen.

Cumulatieve effecten

In paragraaf 5.6 van het V&P was aangegeven waarover meegedacht kon worden. Daarbij werden onder andere veiligheid en cumulatieve effecten genoemd.

In onze zienswijze op het V&P hebben wij daarop aangegeven dat wij constateren dat er zeer veel belangen en doelen van het Rijk samenkomen op het grondgebied van de gemeente Vlissingen. Dit met name in (de omgeving van) Vlissingen-Oost en in de omgeving van de woonkernen Ritthem en Oost-Souburg. Bij onze zienswijze hadden wij een kaart gevoegd waarop de vele ontwikkeling zijn weergegeven.

Hiermee hebben wij aandacht willen vragen voor de impact van de te maken keuzes op de (leef)omgeving. Al deze ontwikkelingen tezamen hebben tot gevolg dat enerzijds de leefbaarheid in delen van de gemeente Vlissingen onder druk kan komen te staan en anderzijds dat belangen met elkaar kunnen conflicteren. In algemene zin hadden wij dan ook gevraagd om in de planvorming rekening te houden met de vele initiatieven op het grondgebied van Vlissingen en de impact die al deze initiatieven tezamen hebben op de leefomgeving.

In het V&P was aangegeven dat er rekening gehouden zal worden met lopende energieprojecten en programma's. In onze zienswijze op het V&P hadden wij verzocht dit te verbreden door ook rekening te houden met andersoortige (ruimtelijke) ontwikkelingen en de cumulatieve effecten daarvan in beeld te brengen. De betreffende kaart hadden wij onder

meer bijgevoegd om als bouwsteen te dienen om de cumulatieve effecten inzichtelijk te kunnen maken.

In de reactienota is opgenomen dat in het MER rekening wordt gehouden met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten (ontwikkelingen die nog niet zekere doorgang hebben maar wel bekend zijn). Aangegeven is dat dit niet alleen de Rijksinvesteringsprojecten zijn, maar dat dit ook andersoortige ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Aangegeven is dat het kader van gebiedsgericht werken het project ZET en de locatiekeuze voortdurend afgestemd wordt met de andere projecten, zoals kernenergie. Aangegeven is dat ook de gemeente(n) betrokken zullen worden als stakeholders om een volledig beeld te vormen van alle relevante ontwikkelingen.

Op zich zijn wij content met de toezegging dat gemeenten betrokken zullen worden als stakeholder om een volledig beeld te vormen van alle relevante ontwikkelingen. Waar mij minder content mee zijn is dat in het cNRD niet meer ingegaan wordt op cumulatieve effecten van de vele ontwikkelingen in de omgeving, daar waar dit in het V&P nog wel de aandacht had. Dit verbaast ons hogelijk.

Wij verzoeken u dan ook om de cumulatieve effecten van alle (ruimtelijke) ontwikkelingen in Vlissingen-Oost en de omgeving daarvan in beeld te brengen.

Ook zijn wij niet content met de wijze waarop in het cNRD omgegaan wordt met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten. Daarbij is een onleesbaar kaartje (Figuur 4-2 Energieprojecten in Zeeland) opgenomen. Het kaartje is hieronder weergegeven.

Hiermee is vermoedelijk bedoeld om een aantal energieprojecten in Zeeland in beeld te brengen. De daarbij behorende link werkt echter niet. Verder ontbreekt er een legenda, dus het is onduidelijk wat er te zien zou moeten zijn op het kaartje. Wij kunnen de bedoeling van dit kaartje dan ook niet plaatsen. Het kaartje doet in ieder geval geen enkel recht aan de vele initiatieven die spelen in Vlissingen-Oost en omgeving.

In de bijlage treft u een geactualiseerde versie aan van de kaart die wij in het kader van onze zienswijze op het V&P hadden meegestuurd. Hierbij herhalen wij ons verzoek om deze kaart als één van de bouwstenen te gebruiken om cumulatieve impact inzichtelijk te maken.

Benaming Vlissingen-Oost

In onze zienswijze in het kader van het V&P hadden wij verzocht om de juiste benaming te hanteren voor het zeehaven- en industriegebied Vlissingen-Oost. Op pagina 14 van de cNRD is nu aangegeven dat het gebied bekend staat onder de naam 'havengebied Vlissingen-Oost, nabij het Sloegebied'. Dat is echter niet correct. Het zeehaven- en industriegebied Vlissingen-Oost en het Sloegebied zijn hetzelfde gebied. Hierbij het herhaalde verzoek om consequent Vlissingen-Oost te hanteren voor de aanduiding van dit zeehaven- en industriegebied.

Andere aandachtspunten

In de cNRD zijn enkele zaken opgenomen die nog niet bekend waren ten tijde van de terinzagelegging van het V&P. Zodoende dienen wij aanvullend nog enkele andere reacties in t.a.v. de cNRD.

Is de FSRU een schip?

Op pagina 9 van de cNRD is gesteld dat de FSRU tijdens de exploitatieperiode langdurig aangemeerd ligt, maar geclassificeerd blijft als een schip.

Op pagina 10 van de cNRD is aangegeven dat er slaapcabines aanwezig zijn en dat de bemanning steeds gedurende één tot enkele weken aanwezig zal zijn op de FSRU.

Tijdens een ambtelijk overleg d.d. 15 december 2025 is de afspraak gemaakt dat door KKG uitgezocht wordt hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden bij de Eemshaven Terminal over het vraagstuk of de FSRU als een schip aangemerkt moet worden. Afgesproken is dat deze informatie teruggekoppeld wordt aan de gemeente Vlissingen. Deze terugkoppeling hebben

wij nog niet ontvangen, zodat voor ons niet aangetoond is dat de FSRU geclassificeerd blijft als een schip. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat er geen sprake is van een schip, aangezien de FSRU een zelfstandige inrichting betreft. Aangezien in het omgevingsplan is vastgelegd dat nachtverblijf niet is toegestaan in Vlissingen-Oost - met dien verstande dat nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip wel is toegestaan gedurende de tijd dat het schip in het plangebied moet verblijven - zijn wij van mening dat er niet overnacht mag worden op de FSRU. Dit standpunt kan wellicht veranderen op het moment dat er invulling is gegeven aan de toezegging van het ministerie van KGG aan ons over hoe de beoordeling bij de Eemshaven Terminal heeft plaatsgevonden.

Overslag LNG

Op pagina 10 van de cNRD is aangegeven dat de optie onderzocht wordt om LNG over te slaan vanuit de FSRU in LNG-binnenvaartschepen. De binnenvaartschepen dienen dan als overlaadstation voor andere schepen die de LNG als brandstof gebruiken.

Het initiatief voor ZET is altijd gepresenteerd als dat dit nodig is voor de nationale gasvoorraad. Met de beoogde aanvullende overslag van LNG op binnenvaartschepen wordt ons inziens voorbij gegaan aan voornoemd nationaal belang; deze nieuwe activiteiten dragen ons inziens niet bij aan vergroting van de nationale gasvoorraad en zien wij als extra commerciële activiteiten van ZET. Bovendien voorzien wij hierdoor extra scheepsbewegingen die onze eerder in deze brief geuite zorgen rond omgevingsveiligheid verder vergroten. Wij verzoeken het ministerie van KGG dan ook om zich te focussen op vergroting van de nationale gasvoorraad en geen ruimte aan ZET te bieden voor aanvullende commerciële activiteiten, aangezien dit niet bijdraagt aan de doelstelling van het ministerie van KGG om te komen tot een betrouwbare energievoorziening.

Bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning bouwen

Op pagina 12 van de cNRD is gesteld dat het college van B&W van Vlissingen het bevoegd gezag is voor de omgevingsvergunning voor het bouwen. Wij wensen graag meer duidelijkheid te krijgen hierover. Wij zouden onder meer graag inzicht willen krijgen om welke bouwactiviteiten het gaat en ontvangen graag de beoogde planning daarvoor. Dit zodat de ambtelijke organisatie hiermee rekening kan houden.

Bestemmingsplannen

In paragraaf 4.3 van de cNRD wordt gesteld dat de ontwikkeling van de FSRU op de locaties Van Cittershaven en Quarleshaven-North passen binnen de in het bestemmingsplan opgenomen functieaanduidingen. Gesteld is dat voor de technische uitwerking van het project het uitgangspunt is dat wordt voldaan aan het bestemmingsplan.

Deze stelling is naar onze mening voorbarig. Zoals hiervoor al gesteld, zijn wij (vooralsnog) van mening dat er een strijdigheid is met het bestemmingsplan voor wat betreft het overnachten op de FSRU.

Verder is nog niet gebleken dat voldaan kan worden aan het akoestisch inrichtingsplan wat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. In paragraaf 6.7 van de cNRD is hierover aangegeven dat de inrichting niet meer geluid mag produceren dan toegekend op basis van de bestemmingsplannen en de beleidsregel van het zonebeheersysteem. Voor zover bekend is nog niet onderzocht of hieraan voldaan kan worden.

Verder is het paraplubestemmingsplan parkeernormering van toepassing. Hierbij het verzoek om aan te tonen dat hieraan voldaan wordt.

Ten aanzien van de locatie Quarleshaven-North staat achter de zin 'Voor de technische uitwerking van het project het uitgangspunt is dat wordt voldaan aan het bestemmingsplan' tussen haakjes 'bijv. geluid, stikstof etc.' Dit staat niet achter dezelfde zin bij de locatie Van Cittershaven. Wij kunnen niet plaatsen waarom dit bij de ene locatie wel genoemd is en bij de

andere locatie niet, maar onder andere onderzoek naar geluid en stikstof is in ieder geval voor beide locaties vereist.

Walstroom

In het V&P werd gesteld dat de locatie voorzien moet kunnen worden van walstroom. Uit de reactienota en de cNRD lijkt echter opgemaakt te kunnen worden dat er (voorlopig) geen walstroom beschikbaar is voor de beide locaties in Vlissingen-Oost. Op pagina 18 van de cNRD is aangegeven dat voor elektriciteit in de basis uitgegaan is van het gebruik van walstroom uit het elektriciteitsnet, maar dat vanwege de huidige netcongestie in Zeeland gezocht wordt naar alternatieve mogelijkheden om stroom te verkrijgen. Gesteld is dat aan boord van de FSRU de mogelijkheid bestaat om stroom te genereren door middel van gasgeneratoren en dat dit bijdraagt aan de leveringszekerheid van elektriciteit.

Het uitgangspunt uit het V&P dat de locatie voorzien moet kunnen worden van walstroom lijkt hiermee te worden verlaten. Gezien de milieu- en natuurbelasting en hinder voor de omgeving als gevolg van het draaien op gasgeneratoren, verzoeken wij om het uitgangspunt dat de FSRU op walstroom moet draaien gestand te doen. Het argument dat netcongestie dit in de weg staat, kunnen wij niet volgen. Het ministerie van KGG heeft de sleutel in handen om netcongestie op te lossen. Wij verzoeken het ministerie dan ook om deze handschoenen op te pakken en de netcongestie in Vlissingen-Oost op te lossen en de FSRU in ieder geval niet eerder in gebruik te laten nemen dan dat er walstroom beschikbaar is.

Maritieme veiligheid

In paragraaf 6.14.1 (maritieme veiligheid) van de cNRD is aangegeven dat North Sea Port (NSP) het scheepvaartverkeer coördineert op de Westerschelde. Deze stelling is onjuist. Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) coördineert dit. Hierbij het verzoek om deze omissie te herstellen.

Vlissingse bouwstenen

Zoals bij u bekend is de gemeente Vlissingen recentelijk door KGG in de gelegenheid gesteld om een participatietraject te doorlopen om input op te halen voor de bouwstenen voor het Rijk-Regio Pakket. De uitkomsten daarvan worden gebruikt om de Vlissingse bouwstenen voor het Rijk-Regiopakket te formuleren. Op voorhand verzoeken wij u om bij de locatiekeuze voor de FSRU rekening te houden met de Vlissingse bouwstenen en het uiteindelijke Rijk-Regiopakket.

Uit de reactienota op het V&P maken wij op dat u aan de gemeente Borsele eveneens heeft toegezegd om bij de verdere locatiekeuze de Borsele voorwaarden te zullen betrekken. Wij verzoeken u dan ook om dit ook te doen voor de Vlissingse bouwstenen en voor het Rijk-Regio Pakket.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,

de burgemeester,

drs. A.R.B. van den Tillaar



Indicatieve tracécorridors

- Indicatieve tracécorridors**

- Indicatieve tracécorridors**

Indicatieve tracécorridors

Ministerie van Klimaat en Groene Groei
T.a.v. Minister Drs. S.Th.M. Hermans
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Datum 18 december 2024

Betreft Eerste adviesbrief vanuit gebiedsverbinder van het Rijk-Regiopakket Zeeland aan de Minister van Klimaat en Groene Groei, het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland en het College van Burgemeester en Wethouders van Borsele

Hooggeachte mevrouw Hermans,

1. Inleiding en doel brief

In december 2022 heeft het Rijk een voorkeur uitgesproken voor de locatie Borsele voor de potentiële bouw van twee kerncentrales. Hierop volgend heeft het Rijk het initiatief genomen om voor medio 2025 een Rijk-Regiopakket op te stellen samen met de provincie Zeeland en de gemeente Borsele. Medio 2024 is er een intentieverklaring getekend tussen de minister van KGG, provincie Zeeland en de gemeente Borsele waarin afspraken zijn gemaakt over de reikwijdte, leidende principes van het Rijk-Regiopakket en het proces om te komen tot een gedragen Rijk-Regiopakket waarbij ik gevraagd ben de rol van Gebiedsverbinder op me te nemen.

Met deze eerste adviesbrief wil ik u informeren over de voortgang en mijn eerste bevindingen en richting geven om verdere stappen te zetten in lijn met de gemaakte afspraken en doelstellingen.

2. Stand van zaken en observaties

Sinds de ondertekening van de intentieverklaring 11 september 2024 in Borsele heb ik diverse voorbereidende activiteiten uitgevoerd, waaronder de opstart met het kernteam, bestaande uit vertegenwoordigers van de drie opdrachtgevers, de positionering van het kernteam binnen de huidige governance, het uitvoeren van omgevingsanalyses en het organiseren en voeren van kennismakingsgesprekken met diverse stakeholders, waaronder overheidspartijen, bestuurders, vertegenwoordigers van dorpsraden en ondernemers. Ik dank alle stakeholders voor hun tijd en openheid tijdens de kennismakingsgesprekken. De door hen gegeven input heeft waardevolle inzichten opgeleverd voor het vervolg van het project.

De samenwerking binnen het kernteam verloopt constructief, met regelmatige overlegmomenten om de voortgang en eventuele knelpunten te bespreken. Er is onder andere gewerkt aan een gezamenlijke beeldvorming van de situatie, de mogelijke interferentie met andere grote projecten en de betrokkenheid van de omgeving. Daartoe hebben diverse locatiebezoeken in de regio plaatsgevonden.

De kennismakingsgesprekken met betrokkenen zijn positief verlopen. De gesprekspartners hebben zich constructief en open opgesteld, waarbij zij hun belangen en perspectieven hebben gedeeld. Ik heb gemerkt dat de (onzekerheid rondom de) plannen een grote impact hebben op de inwoners. Er is evenwel een duidelijke bereidheid tot samenwerking en een open houding. Tegelijkertijd is er breed de behoefte geuit aan meer transparantie over het proces en aan nauwere samenwerking tussen de partijen. Daarnaast wordt de waarde van een integrale benadering en een gezamenlijke visie breed onderkend, mede omdat het project alle betrokkenen direct raakt.

De gesprekken met diverse betrokkenen hebben geresulteerd in waardevolle inzichten die ons helpen om de invulling en het proces richting een gedragen Rijk-regiopakket verder vorm te geven. Het gedetailleerde beeld van de situatie dat hierdoor is ontstaan, zal ons naar verwachting in staat stellen om een plan van aanpak te ontwikkelen dat aansluit bij de behoeften en verwachtingen van de omgeving.

De omgevingsanalyse heeft echter ook enkele belangrijke aandachtspunten aan het licht gebracht. Zo vertoont de beoogde voorkeurslocatie sterke samenhang met andere projecten, waaronder VAWOZ en diverse waterstofinitiatieven. Dit creëert een spanningsveld tussen de doelen van de bouw van twee kerncentrales en de belangen van de omgeving. Daarnaast bestaat er onduidelijkheid over het exacte bouwterrein en benodigde randvoorwaarden, wat niet alleen de bepaling van de impact op de omgeving bemoeilijkt, maar ook de voortgang van het opstellen van het Rijk-Regiopakket belemmert. Daarbij lopen er momenteel twee trajecten naast elkaar: de voorkeurslocatie Borsele met het opstellen van een Rijk-Regiopakket en de projectprocedure waarin naast Borsele ook nog andere locaties in den lande worden onderzocht. De eerder aangewezen politieke voorkeurslocatie en het daarmee samenhangende Rijk-Regiopakket scheppen verwachtingen ten aanzien van locatie en snelheid, terwijl in de projectprocedure de definitieve locatie en aanpak nog bepaald moeten worden. Deze discrepantie zorgt voor vertraging en onduidelijkheid over de te nemen vervolgstappen hetgeen spanning in de regio oplevert vanwege de eerder gewekte verwachtingen.

Deze bevindingen benadrukken de noodzaak om in het Rijk-Regiopakket zorgvuldig rekening te houden met zowel de ruimtelijke inpassing als de bredere maatschappelijke wensen van de regio. Pas wanneer deze onzekerheden zijn opgelost, kunnen we vervolgstappen zetten en het Rijk-Regiopakket verder concretiseren.

3. Belangrijke knelpunten

Uit de gesprekken en analyses blijkt dat er een aantal belangrijke knelpunten zijn die de voortgang belemmeren:

1. Spanning met andere ruimtelijke initiatieven
De huidige samenhang van de bouw van twee kerncentrales met andere initiatieven, waaronder VAWOZ, 380 kV en diverse waterstof-initiatieven, zorgt voor spanningen tussen de ontwikkelingsdoelen van het project en de belangen van andere partijen. Zonder een afgestemde aanpak bestaat het risico dat de ontwikkelingsdoelen van zowel de bouw van twee kerncentrales als andere projecten, waaronder een Rijk-Regiopakket, worden belemmerd of in een later stadium tenietgedaan door parallelle initiatieven.
2. Gebrek aan samenhang tussen initiatieven
Op dit moment ontbreekt een duidelijke structuur om ruimtelijke en organisatorische initiatieven beter op elkaar af te stemmen en keuzes te maken. Dit vergroot het risico dat afzonderlijke projecten elkaar (onbedoeld) belemmeren.
3. Behoeft aan bredere samenwerking en visie
Er is een groeiende wens van de betrokken stakeholders om samen te werken aan een toekomstplan voor de regio. Dit creëert kansen, maar ook de noodzaak van duidelijke regie om gezamenlijke doelen te bereiken en onderlinge banden te versterken. Een gezamenlijke toekomstvisie voor de regio is hierbij essentieel, aangezien deze als fundament dient voor Rijk-Regiopakket dat de diverse initiatieven en belangen op elkaar afstemt en een duurzame ontwikkeling mogelijk maakt.

4. Spanning tussen verwachtingen van de regio en de projectprocedure

De parallelle trajecten van de voorkeurslocatie en Rijk-Regiopakket en de projectprocedure leiden tot uiteenlopende verwachtingen binnen de regio. De voorkeurslocatie en een Rijk-Regiopakket scheppen een gevoel van urgentie en verwachtingen over locatie en planning, terwijl de projectprocedure, vanwege de hoeveelheid en complexe aard, meer tijd en flexibiliteit vereist. Dit verschil vergroot het risico op verwarring en ontevredenheid bij stakeholders, wat het draagvlak onder druk zet en de voortgang bemoeilijkt. Dit vraagt om zorgvuldig verwachtingsmanagement en heldere communicatie.

5. Afhankelijkheid van andere stakeholders

De voortgang van het opstellen van een Rijk-Regiopakket wordt in hoge mate beïnvloed door andere partijen die verantwoordelijk zijn voor essentiële voorbereidende activiteiten zoals de technische haalbaarheidsstudie en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (locatiekeuze). Een vertraging in deze studies belemmert de mogelijkheid om de volledige impact op de omgeving vast te stellen, wat het opstellen van het Rijk-Regiopakket vertraagt.

6. Onzekerheden over locatie en bouwimpact

Zonder definitief besluit over de locatie en meer duidelijkheid over de exacte omvang van het project blijft de totale impact (op de omgeving) moeilijk te bepalen. Dit beperkt de ontwikkeling van een Rijk-Regiopakket.

Ik wil benadrukken dat deze bevindingen gebaseerd zijn op de huidige fase waarin het project zich bevindt en dat een verdere verdieping zal plaatsvinden in samenwerking met uw teams en andere betrokkenen.

4. Advies

Gezien deze observaties adviseer ik de volgende acties om de voortgang van het Rijk-Regiopakket en de bredere samenwerking te ondersteunen:

1. Ontwikkelen van een integrale visie voor de regio en synchroniseren van initiatieven en tijdslijnen

Werk met relevante betrokkenen aan een gedeelde toekomstvisie voor de regio, waarin de doelen en de (impact van de) bouw van twee kerncentrales en andere (ruimtelijke) initiatieven op elkaar worden afgestemd. Naast dat een gezamenlijke visie een helder kader vormt voor het Rijk-Regiopakket, bevordert dit ook het vertrouwen en betrokkenheid van de regio. Stem daarnaast alle relevante projecten en ruimtelijke initiatieven (van o.a. het Rijk maar ook van North Sea Port) op elkaar af, zodat de planningen aansluiten bij o.a. de locatiekeuzes van de twee nieuw te bouwen kerncentrales, en later ook bij het Rijk-Regiopakket. Dit voorkomt mogelijke obstakels en zorgt voor een efficiëntere uitvoering.

2. Inrichten van een gezamenlijke stuurgroep

Om de eerder benoemde samenhang op Rijksniveau te waarborgen en belangrijke keuzes effectief te maken, adviseer ik het oprichten van een gezamenlijke, interdepartementale, stuurgroep waarin de relevante ministeries en bestuurders van de provincie en relevante gemeentes vertegenwoordigd zijn. Mijn advies is om dit op DG-niveau te organiseren met in eerste instantie de ministeries van KGG en VRO. Daarnaast zullen de ministeries van I&W en Defensie ook betrokken moeten worden. Deze stuurgroep zal de regie kunnen voeren over de integratie en samenhang van de verschillende initiatieven en de samenwerking tussen de partijen verder bevorderen, zodat gezamenlijke doelen met draagvlak kunnen worden gerealiseerd.

3. Creëren bredere betrokkenheid

Gezien de onzekerheid over de definitieve locatie en de uitgesproken behoefte van stakeholders om nauw betrokken te zijn bij het proces, adviseer ik nadrukkelijk rekening te houden met de partijen die nu geen onderdeel van het kernteam vormen zoals de gemeenten Vlissingen en Terneuzen, North Sea Port en het Waterschap Scheldestromen. Bovendien is het raadzaam om deze partijen te betrekken in het vormen van een visie voor de regio en in aanloop naar een locatiekeuze de relevante partijen (de gemeente Vlissingen en/of de gemeente Terneuzen) nauwer te betrekken bij de verdere ontwikkeling van het Rijk-Regiopakket.

4. Continuïteit en regie in communicatie

Gezien de bestaande onzekerheden, afhankelijkheden en uiteenlopende verwachtingen, is het cruciaal dat het kernteam en alle betrokken stakeholders, in lijn met de intentieverklaring, continuïteit en transparantie waarborgen in hun communicatie. Ook wanneer onzekerheden niet direct weggenomen kunnen worden, blijft een open en eerlijke communicatie essentieel. Dit draagt niet alleen bij aan het creëren van draagvlak, maar versterkt ook het vertrouwen tussen stakeholders, wat essentieel is voor het succes van het project op lange termijn.

5. **Afsluiting**

Ik vertrouw erop dat deze eerste adviesbrief bijdraagt aan een heldere en efficiënte voortzetting van de samenwerking en dat we gezamenlijk werken aan de gestelde doelen. Ik dank op voorhand alle gesprekspartners voor hun bereidwillige medewerking.

Met vriendelijke groet,



Gebiedsverbinder Rijk-Regiopakket Zeeland