

Reactienota Voornemen en Participatieplan Zeeland Energy Terminal

Inleiding

In diverse lokale media en in de Staatscourant van 1 mei 2025 is kennis gegeven van het voornemen (om een verkenning uit te voeren) en participatieplan van het project Zeeland Energy Terminal. Van 2 mei tot en met 12 juni heeft het Voornemen en Participatieplan ter inzage gelegen en was het mogelijk om te reageren door een digitale, schriftelijke of mondelinge reactie te geven. Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) en initiatiefnemers VTTI en Höegh Evi vinden participatie van de omgeving in het project belangrijk. Het doel van het ophalen van deze reacties is om de belangen van omgevingspartijen vanaf het begin een plek in het project en in de afwegingen te geven. In totaal zijn er 18 reacties binnengekomen, deze zijn gebundeld in een inspraakbundel. Het ministerie van KGG en VTTI/Höegh Evi bedanken de indieners voor de geleverde input en het meedenken in dit project. Er zijn er drie informatieavonden over de Zeeland Energy Terminal georganiseerd om geïnteresseerden te informeren over het initiatief en de procedure. Er is informatie opgehaald uit deze informatieavonden, meerdere bilaterale gesprekken en de ingediende reacties op het voornemen en participatieplan. Deze input is gebruikt om de locaties in de concept Notitie reikwijdte en detailniveau (c-NRD) en de bijbehorende Technische Notitie aan te scherpen. Ook zijn deze reacties gebruikt om het participatieplan aan te passen voor de volgende fase, tot aan de locatiekeuze Hieronder vindt u de reactienota. Hierin vindt u een overzicht en een samenvatting van de reacties op het voornemen en het participatieplan, alsmede de beantwoording daarvan. In de lichtgekleurde rij is het nummer van de reactie opgenomen dat correspondeert met de nummering uit de inspraakbundel.. Daaronder is in de eerste kolom eventueel het volgnummer van de reactie opgenomen. In de tweede kolom is de reactie aangegeven. In de derde kolom wordt een antwoord op de reactie gegeven. Door te klikken op de onderstreepte teksten, wordt een koppeling gemaakt met relevante websites.

nummer	reactie	antwoord
Reactienummer 202500877		
1	In het Sloegebied is er een hoge concentratie aan gevaarlijke en explosieve stoffen: kerncentrale, gascentrale, waterstof fabriek, ammoniak opslag, olieraffinaderij, olie terminal en olie opslagtanks. Het domino risico is hierdoor uitzonderlijk hoog. Hier ook nog LNG aan toe voegen maakt de kans op ongelukken met verstrekende gevolgen steeds groter.	Het Sloegebied is een industriegebied specifiek geschikt voor grootschalige (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen en is daartoe ook bestemd. LNG wordt reeds tientallen jaren getransporteerd en opgeslagen binnen het Sloegebied. Voor het industriegebied Vlissingen-Oost (Sloegebied) heeft de provincie Zeeland als een van de eerste bedrijventerreinen in Nederland een zogenaamde veiligheidscontour vastgesteld. De contour bepaalt tot waar de risicocontouren van bedrijven op het industriegebied mogen komen. Met de veiligheidscontour wordt de ruimte tussen risicovolle bedrijvigheid en leefomgeving, zoals woningbouw, afgebakend. De voorgenomen activiteit van VTTI past binnen die contour. Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland ('GS') heeft aan DCMR mandaat verleend om als vergunningverlener de aanvraag voor de oprichting van Zeeland Energy Terminal (ZET) in Zeeland te beoordelen en te toetsen aan - onder meer - eisen die worden gesteld aan externe veiligheidsaspecten. ZET is een zogeheten Seveso inrichting, waarvoor een specifiek wettelijk regime geldt, op grond waarvan ZET verplicht is om een veiligheidsbeheerssysteem in te voeren om aanwezige risico's te beheersen. Hierop wordt toegezien door de gezamenlijke Seveso inspectiediensten (Veiligheidsregio, DCMR, de Nederlandse arbeidsinspectie en Rijkswaterstaat). VTTI en Höegh Evi zullen gezamenlijk dit veiligheidsbeheerssysteem opstellen. Op grond van de Seveso regels wordt rekening gehouden met zogeheten domino effecten. De overheid voert hierop een toets uit en stelt eisen aan betreffende partijen.
2	Een LNG terminal met daarnaast een volle LNG tanker bevatten samen potentieel 400.0000 m3 vloeibaar gas. Dit is volledig in tegenspraak met het waarborg beleid dat de bouw van een toekomstige kerncentrale mogelijk moet maken. De IAEA schrijft voor dat	Aardgas is in vloeibare toestand niet explosief. De aanwezigheid van een LNG-terminal en een LNG-tanker betekent niet automatisch dat de bouw van een kerncentrale onmogelijk wordt. Het klopt dat de IAEA richtlijnen voorschrijven dat kerncentrales beschermd moeten worden tegen externe gevaren, waaronder explosies. Deze richtlijnen worden uiteraard betrokken

	kerncentrales niet in de buurt van explosie gevaar gebouwd kunnen worden.	in de locatiekeuze en vergunningprocedure. Als blijkt dat niet kan worden voldaan aan de IAEA richtlijnen dan kan de locatie inderdaad worden uitgesloten. Het is dus niet zo dat de combinatie van een LNG-installatie en een kerncentrale per definitie is uitgesloten. De suggestie dat er potentieel 400.000 m ³ gas tegelijkertijd aanwezig zou zijn, klopt niet. Dat zou betekenen dat er een FSRU vol met LNG én een tanker vol met LNG tegelijkertijd liggen. Deze situatie zal niet voor komen.
3	De noodzaak van additionele LNG import capaciteit is verre van zeker. De Gasunie is nog op zoek naar gebruikers van de bestaande LNG terminal in de Eemshaven, zie gasunje. Het is ook niet duidelijk waarom Nederland de LNG import van omliggende landen zou moeten verzorgen	De noodzaak voor additionele LNG-importcapaciteit hangt samen met de bredere Europese gasvoorzieningszekerheid. Sinds het wegvallen van Russische gasleveringen is spreiding van aanvoerpunten en infrastructuur een belangrijk uitgangspunt van zowel nationaal als Europees energiebeleid. Het klopt dat de huidige bezettingsgraad van terminals, zoals in de Eemshaven, fluctueert. Dat betekent echter niet dat er structureel geen behoefte is aan extra capaciteit. LNG-terminals worden vaak ontwikkeld met een lange termijnvisie, zodat er ook in de toekomst voldoende infrastructuur beschikbaar is om schommelingen in vraag en aanbod op te vangen. Daarnaast geldt dat Nederland vanwege zijn centrale ligging, sterke gasinfrastructuur en verbindingen met buurlanden een rol speelt als doorvoerland. Extra LNG-capaciteit is daarmee niet alleen bedoeld voor binnenlandse consumptie, maar ook om de leveringszekerheid in de regio te ondersteunen. Dit past binnen de Europese afspraken om gezamenlijk energiezuiverheid te borgen.
4	De milieu schade als gevolg van de winning en het transport van mn het Amerikaanse LNG wordt niet benoemd. De winning dmv fracking is enorm vervuilend en de bijbehorende methaan lekkage levert een bijzonder sterk broeikas effect.	Het klopt dat de winning en het transport van LNG nadelige milieueffecten kan veroorzaken. Daarbij spelen onder andere methaanemissies en de impact van de winning zelf een belangrijke rol. Deze aspecten worden daarom ook in Europees en nationaal beleid meegenomen bij de beoordeling van de klimaatimpact van verschillende energiebronnen.

		<p>Tegelijkertijd wordt LNG gezien als een tijdelijke voorziening om de leveringszekerheid te waarborgen in de overgang naar een duurzaam energiesysteem. Nederland en de EU hebben zich verbonden aan strikte klimaatdoelen en reductie van methaanuitstoot maakt daar expliciet onderdeel van uit. De Europese Commissie werkt bijvoorbeeld aan afspraken met exporterende landen om emissies te beperken en meer transparantie te krijgen over de klimaateffecten van de volledige keten.</p> <p>Op de langere termijn is het beleid gericht op het sterk terugdringen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, inclusief LNG, door in te zetten op energiebesparing, hernieuwbare bronnen en waterstof. LNG wordt dus nadrukkelijk niet gezien als structurele oplossing, maar als tijdelijke aanvulling in het kader van leveringszekerheid</p>
5	De Russische afhankelijkheid omruilen voor een met de Verenigde Staten is gezien het Trump bewind geen betrouwbare invulling van leveringszekerheid.	Dit project richt zich op het aanleggen van een LNG-installatie om ontvangst van LNG en invoeding in het aardgasnetwerk mogelijk te maken. LNG wordt geïmporteerd uit verschillende LNG-producerende landen, waaronder de VS.. Daarmee is er geen afhankelijkheid van één land.
6	LNG tankers vormen in de drukke zeevaart route richting Antwerpen, Gent, Vlissingen en Terneuzen een risico voor de scheepvaart. Het bevreemdt dat nergens melding wordt gemaakt van Belgische betrokkenheid.	<p>LNG-tankers kunnen, net als andere grote schepen met gevaarlijke lading, risico's met zich meebrengen voor de scheepvaart. Deze risico's worden beheerst door internationale veiligheidsnormen (zoals de IMO-regels), door nationale toezichthouders en door specifieke vaargeulen, verkeersbegeleiding en noodplannen. LNG-tankers varen wereldwijd op drukbevaren routes en doen dat onder strikte veiligheidsprotocollen.</p> <p>België wordt via de bestaande overlegstructuren in de Schelde-regio en via Europese afspraken betrokken bij de beoordeling van de veiligheid en de gevolgen voor de scheepvaart.</p>

7	Dat Amsterdam geen ruimte heeft voor LNG aanlanding lijkt mij in tegenspraak met de wens van Tata om "groener" staal te produceren op basis van aardgas. Het toekomstig gas gebruik van Tata zou zelfs een aparte LNG terminal aan het Noordzeekanaal rechtvaardigen.	In de haven van Amsterdam is geen capaciteit in de aardgasinfrastructuur van Gasunie Transport Services aanwezig. Dat is een voorwaarde voor realisatie van het project en om die reden is de haven van Amsterdam afgefallen.
8	De opmerking dat vloeibaar LNG niet explosief is, is misleidend, omdat het hele streven juist is om het vloeibare LNG om te zetten in gasvormige toestand. Een bijna lege FSRU vormt als gevolg van gasvorming juist een heel groot explosie gevaar.	Het is noodzakelijk dat de FSRU de ladingtanks altijd in koude toestand houdt, zodat ze klaar zijn om nieuwe (koude) LNG te ontvangen. Hierdoor is er altijd een basis hoeveelheid vloeibare LNG aanwezig en is de FSRU nooit leeg. Omdat er altijd LNG in de tanks aanwezig is, is er geen zuurstof aanwezig en daarmee is er geen explosierisico.
9	Het is onduidelijk welke partij verantwoordelijk is/wordt voor milieu handhaving. Noch de RUD noch DCMR worden als betrokken partij genoemd.	Voor vergunningverlening, toezicht en handhaving van een Seveso-inrichting zijn Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland (GS) het primaire bevoegd gezag. Deze bevoegdheden hebben GS gemandateerd aan de omgevingsdienst DCMR. De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) neemt het projectbesluit en coördineert de verlening van de benodigde vergunningen. Voor andere betrokken overheden wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van het V&P.
10	De ronkende intro van paragraaf 3.2 waarin hoog wordt opgegeven van een CO ₂ - neutrale toekomst en duurzame bronnen is in de context van LNG volledig misplaatst.	Doelstelling is een CO ₂ -neutrale toekomst. Echter, op dit moment is aardgas als transitiebrandstof nog nodig.
11	Walstroom is in het Sloegebied volgens de PMIEK pas gepland na 2031. In een warme opstart, bijv na onderhoud, zal ook altijd een fossiele brandstof nodig zijn om de dan nog warme tanks te vullen met CO ₂	In de lopende onderzoeken naar een voorkeurslocatie wordt ook de beschikbaarheid van elektriciteit meegenomen.

12	In §3.4 wordt aangegeven dat de FSRU omgebouwd kan worden naar een fossielvrije energie drager. Dit is in tegenspraak met deze TNO studie 1DQ	Door de flexibele opzet van de LNG-installatie is het mogelijk om in de toekomst de installatie aan te passen of te vervangen voor een installatie die andere niet-fossiele energiedragers kan ontvangen.
13	In §3.8 worden Zeeland en de Belgische kanaalzone door elkaar gehaald. Zeeland heeft geen food, automotive of staal industrie.	In deze context is ervoor gekozen om de industrie in de hele regio te vermelden, omdat deze potentieel daarvan kan profiteren.
14	In §3.8 wordt ter motivering van een LNG terminal de "toekomstige transitie van LNG naar de import van schone energiedragers" aangedragen. Dit is wel bijzonder krom.	Door de flexibele opzet van de LNG-installatie is het mogelijk om in de toekomst de installatie aan te passen of te vervangen voor een installatie die andere niet-fossiele energiedragers kan ontvangen.
15	Warmte onttrekken aan de Westerschelde, een kwetsbaar Natura 2000 gebied, moet vermeden worden. De industriële restwarmte is daarmee een essentieel, integraal en voorwaardelijk onderdeel van het plan en dient dan ook expliciet en concreet in het plan te worden meegenomen en niet als onderwerp van verdere studie. De hoeveelheid en beschikbaarheid van die warmte in de tijd zijn van wezenlijk belang.	De milieueffecten van de verschillende opties, zowel het gebruiken van restwarmte als het gebruiken van het water uit de Westerschelde, worden in de milieueffectrapportage meegenomen. Bij de locatiekeuze wordt de impact op Natura 2000 gebieden in kaart gebracht. Waar het betreft lozings- en onttrekkingsactiviteiten kunnen deze alleen plaatsvinden wanneer daarvoor vergunning wordt verleend door Rijkswaterstaat. Dit bevoegd gezag toetst bij het beoordelen van een vergunningaanvraag aan o.a. de Europese Kaderrichtlijn Water, voordat tot vergunningverlening wordt overgegaan.
Reactienummer 202500883		
	NEE niet nog meer van die onzin (dorp) borsele en haar inwoners is het schijft zat dat ALLES hier maar in de achtertuin gedumpt word. kerncentrales (die hier niet KUNNEN gebouwd worden omdat er geen ruimte voor is , en de informatie van het ministerie die verspreid word is foutief (bewust). de kosten zijn veel te hoog 50 tot 70 miljard PER centrale !!!, en de	De zorgen van inwoners van Borsele zijn begrijpelijk vanwege de vele ontwikkelingen en energie infrastructuur die hier samenkomen. De ruimtelijke inpassing en gevolgen voor natuur en leefomgeving worden via milieueffectrapportages zorgvuldig onderzocht. Voor de Zeeland Energy Terminal zal goed worden gekeken wat de cumulatieve effecten zijn in relatie met de andere autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten.

bouwtijd veel te lang , en de opbrengst is minimaal , er is geen ruimte , de leefomgeving word vernietigd , een natura 2000 gebied word vernietigd , er is geen kennis , er zijn geen bouwvakkers , dus 20.000 werknemers moeten ingevlogen worden hiervoor 20 jaar lang !! waar gaan die wonen ?enz enz enz pure waanzin voor 3 tot 6% van de benodigde stroom !!! windmolens, we hebben in en om het dorp nu meer dan 30 molens staan , is wel een keer genoeg toch ! aanlanding windparken met alle infrastructuur erbij. geplande waterstof fabriek , lekker explosief naast een werkende kerncentrale , goed gedaan !! zonneparken , hele stukken zijn hier al vol geplaatst met panelen , genoeg is genoeg !! vrachtwagen parkeer terminal voor meer dan 400 vrachtwagens." zet ze in den haag neer !! en nog veel meer. de industrie is dit dorp aan het vernietigen " de leef omgeving word hier vernietigd , een natura 2000 gebied (aan de schelde) staat op het spel de huizen prijzen zijn in dit dorp al 20 of 30% lager dan in heel nederland , en gaat deze industriele onzin door dan zijn we een 2e DOEL (belgie) of groningen , en alles puur voor financieel gewin over de rug van dorp borssele en haar bewoners ,, het is hier beschermd dorps aangezicht , alleen ziet het er nu met de stroom masten en industrie al niet meer uit , laat staan als ze zouden beginnen met 2 extra kerncentrales die er niet KUNNEN staan omdat er gewoon geen ruimte voor is. we zijn het HELEMAAL ZAT !!! ,, nee niet ook nog een gas terminal erbij , zet

	maar in rotterdam naar ! of terneuzen. er is geen plaats voor ! ! ! ! !	
Reactienummer 202500893		
	Omdat meestal mensen negatief reageren, denk ik dat er ook positieve reacties kunnen zijn. Uiteindelijk is Gas gewoon nodig om onze huizen te verwarmen, en is dit een mooie toevoeging in onze krimpende arbeidsmarkt. Ik ben NIET tegen...	Dank voor uw steun aan dit project.
Reactienummer 202500894		
	Vindt het een prima plan, mits de veiligheid en dat er geen meerdere toren gaan ontstaan en een heleboel verlichting. De havens zijn al oververlicht en de hoogtes van gebouwen en projecten en etcetera. Zijn vanaf walcheren tot gravenpolder te zien. Niet echt een heel mooi beeld voor zeeland	Wij begrijpen dat er zorg is voor lichtoverlast. Om de werkzaamheden veilig te doen is verlichting echter onmisbaar. Wij houden ons ook hier aan de geldende wet- en regelgeving.
Reactienummer 202500898		
	Ik ben helemaal eens met een LNG Terminal in Zeeland. Dit kan zeker de bedrijven helpen met hun energie toekomst en relatieven goedkoper kan produceren. Ik weet dat de nieuwe canadese regering wil een gas pipeline naar de oostkust - haven van Montreal realiseren met einddoel een LNG plant daar bouwen voor de Europees markt.	Dank voor uw steun aan dit project.
Reactienummer 202500902		
	Gezien de huidige situatie rondom de Braakmanhaven (EVOS, Dow Benelux BV) deze bedrijven zijn al	Dank voor uw steun aan dit project.

	bekend met LNG evenals Floating storage. Zo wordt er bijvoorbeeld LPG opgeslagen voor de krakers van Dow. Voor onze regio als Zeeuws Vlaanderen is deze impuls van harte welkom om zo de werkgelegenheid in de techniek te stimuleren. Dat is een van de drijfveren van onze regio.	
Reactienummer 202500903		
	Ik ben vóór deze importterminal. Het is belangrijk voor de industrie in de regio. Het zal ook de afhankelijkheid van gasexport via pijpleidingen met sancties verminderen.	Dank voor uw steun aan dit project.
Reactienummer 202500904		
	Ten eerste zie ik dit als een zeer positief initiatief. In welke mate is er tot nu toe gesproken met bedrijven als Dow die hier ook belang bij hebben?	Dank voor uw steun voor het project. In de zoektocht naar een locatie is overleg met alle hierbij betrokken partijen.
Reactienummer 202501014		
	Hierbij reageer ik op het voornemen voor het ontwikkelen van LNG- terminals in de havens van Vlissingen-Oost, het Sloegebied en/of de Braakmanhaven in Terneuzen. Ik moet reageren naar een mailadres van het Ministerie van Economische Zaken, terwijl het initiatief komt van het ministerie met de bespottelijke naam: Ministerie van Klimaat en Groene Groei!!! Wat een onzin, huist dat ministerie dan onder leiding van Sophietje in een tiny house dat zelfvoorzienend is? Aardgas uit Rusland was gewoon tot nu toe de meest groene energievorm en door die	De noodzaak voor additionele LNG-importcapaciteit hangt samen met de bredere Europese gasvoorzieningszekerheid. Sinds het wegvallen van Russische gasleveringen is spreiding van aanvoerpunten en infrastructuur een belangrijk uitgangspunt van zowel nationaal als Europees energiebeleid. LNG-terminals worden vaak ontwikkeld met een lange termijnvisie, zodat er ook in de toekomst voldoende infrastructuur beschikbaar is om schommelingen in vraag en aanbod op te vangen. Daarnaast geldt dat Nederland vanwege zijn centrale ligging, sterke gasinfrastructuur en verbindingen met buurlanden een rol speelt als doorvoerland. Extra LNG-capaciteit is daarmee niet alleen bedoeld voor binnenlandse consumptie,

<p>idiote boycot die als boemerang is teruggeslagen op de Europese economieën, moeten we nu zwaar milieubelastend LNG-gas per schip gaan aanvoeren, terwijl westerse geheime diensten de Nord Stream pijpleiding hebben laten opblazen!! We hebben het regime van Poetin er alleen maar sterker door gemaakt en de economie van Duitsland ermee naar de knoppen geholpen. LNG-gas is ten dele schaliegas waarbij tijdens de winning enorme schade wordt toegebracht aan de grond- en bergstructuur met een sterke vervuiling van het grondwater tot gevolg. Veel LNG-gas komt uit de Verenigde Staten, maar ook uit Algerije, Saoedi-Arabië en Iran. Vervoer per schip is niet bepaald duurzaam, want veel schepen gebruiken nog steeds chemisch vervuilde stookolie. Het hele beleid van het Ministerie van KGG is totale apekool en volksverlakkerij: Windmolens van 235 meter hoog zijn heel ongezond voor mens en dier: ze maken veel lawaai, zorgen voor straling en leiden tot psychische schade en bovendien leiden ze tot een enorme vogelsterfte!! En de windmolens op zee zijn zeker zo schadelijk voor vogel, voor zeezoogdieren en voor vissen. Is dat een groen beleid? Houd toch op met die apekool te verkopen. Wat er wel nodig is? Het inzetten op veel duurzamere productiemethoden, een afbouw van deze vervuilende en verspillende vorm van economische groei en grondig en echt onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar onze toekomstige energiebehoefte. Ik durf nu al een voorspelling op hoofdlijnen te doen: de bouw van kleinschalige gascentrales en de bouw van een nieuwe generatie</p>	<p>maar ook om de leveringszekerheid in de regio te ondersteunen. Dit past binnen de Europese afspraken om gezamenlijk energiezekerheid te borgen.</p>
--	--

	<p>kerncentrales die veel compacter en veiliger zijn dan de centrales van veertig jaar geleden. Daarbij kan de inzet van zonne-energie voor particuliere huishoudens en in het midden- en kleinbedrijf een best belangrijke, aanvullende rol spelen. En in de verdere toekomst dienen zich heel nieuwe energievormen aan, zoals kosmische energie. En Nederland zou moeten inzetten op herstel van de aardgaswinning in Groningen; het is aangetoond dat het op een verantwoordelijke manier kan!! In de afgelopen vijftig jaar hebben regering en de NAM echter ingezet op een maximale opbrengst tegen minimale kosten, het was gewoon roofoverval waar de inwoners van Groningen de prijs voor mochten betalen. Waar de overheid nu op inzet, is een destructief en extreem verspillend beleid waarmee zeker twee generaties na ons met de gevolgen worden opgezadeld. Ontwikkel eerst een toekomstplan voordat jullie bouwplannen gaan ontwikkelen. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!</p>	
<p>Reactienummer 202501213</p>		
<p>1</p>	<p>Allereerst wil ik opmerken dat de inloopavond in Heinkenszand weer uitblonk in onwetendheid. Om een aantal zaken te noemen: Men wist bijvoorbeeld niet dat: De beoogde kade in de Quarles haven voor NAVO-verplaatsingen wordt gebruikt Er zoiets bestond als een waarborgingsbeleid Kerncentrales Er tbv. de eventuele bouw van 2 kerncentrales, een aardgasleiding verlegd moet gaan worden</p>	<p>Het beeld dat u schetst wordt niet herkend. Het ministerie streeft ernaar dat communicatie over projecten professioneel, consistent en feitelijk correct verloopt, zodat vragen adequaat en met kennis van zaken beantwoord kunnen worden.</p> <p>Het is bekend dat de Quarleshaven ook door Defensie en de NAVO wordt gebruikt voor troepen- en materieelverplaatsingen. Juist daarom vindt er afstemming plaats met Defensie om te beoordelen of beide functies naast elkaar kunnen bestaan of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Veiligheid</p>

		en continuïteit van defensietaken staan daarbij altijd voorop. Als uit onderzoek blijkt dat de combinatie niet haalbaar is, zal dat nadrukkelijk meewegen in de besluitvorming over de locatiekeuze.
2	Vragen aan de minister: Is het een idee om: eens enige afstemming tussen projecten te laten plaatsvinden? binnen een project inhoudelijke kennis op te doen zodat de burgers en/of bedrijven met kennis van zaken te woord gestaan kunnen worden?	Afstemming tussen projecten is cruciaal om overlap, tegenstrijdigheden en onnodige hinder voor omwonenden en bedrijven te voorkomen. Door kennis en ervaring binnen een project op te bouwen, kunnen burgers en bedrijven beter en vollediger worden geïnformeerd.
3	Belangrijke punten die moeten worden meegenomen bij het onderzoek Borselse voorwaarden gelden ook voor LNG terminal Wederom wordt er met geen woord gerept over "De Borselse Voorwaarden". Dit is een must voor dit project want de Borselse Voorwaarden zijn immers ook van toepassing op de mogelijke komst van een LNG Terminal. Vraag aan de minister: Bent u nog van plan om dit project te toetsen aan "De Borselse Voorwaarden"?	De Borselse Voorwaarden ons zijn uiteraard bekend. Bij de verdere locatiekeuze en vergunningverlening zullen wij deze voorwaarden betrekken.
4	Project in samenhang. Zoals gewoonlijk is het ministerie weer meester in het opdelen van een project dat in werkelijkheid niet te ontrafelen is. Een LNG terminal zonder gasinvoedingspunt is redelijk zinloos en andersom geldt dat natuurlijk ook. Dus ook activiteiten of infrastructurele aanpassingen die uitgevoerd moeten worden binnen of buiten de zoekgebieden ten behoeve van een werkende LNG terminal zullen in deze procedure beoordeeld moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan aanleg of verplaatsen van	In het V&P is dit ook expliciet benoemd. In het participatieproces zal onder andere de benodigde aandacht besteed worden aan onder andere cumulatieve effecten van andere ontwikkelingen (paragraaf 5.6 V&P). Deze andere ontwikkelingen worden benoemd in paragraaf 4.2 van het V&P. Hieraan wordt ook aandacht besteed in de Milieueffectrapportage.

	gasleidingen. Ook wordt dit nieuwe project niet of nauwelijks beoordeeld in samenhang met andere projecten. Vraag aan de minister: Zou het niet een keer tijd worden dat een project in zijn totaliteit en in samenhang met andere projecten wordt beoordeeld, zodat belanghebbenden het idee zouden kunnen krijgen dat hun inspraak serieus genomen wordt?	
5	<p>Nut en noodzaak</p> <p>Het is zeer onduidelijk of een nieuwe LNG terminal wel nodig is in Nederland. De terminal in de Eemshaven is naarstig op zoek naar afnemers. Europees gezien neemt de import van LNG de laatste paar jaar af. Ook het gasverbruik neemt af en zal verder afnemen omdat andere, schonere/herbruikbare, energiebronnen gebruikt gaan worden.</p>	De huidige LNG-terminals kunnen een groot deel van de import verwerken, maar bij pieken in de vraag of bij uitval van andere aanvoerroutes kan extra capaciteit nodig zijn om leveringszekerheid te waarborgen, ook voor industriële gebruikers. Het ministerie monitort de importcijfers nauwkeurig en beoordeelt voortdurend of de bestaande infrastructuur voldoende is om toekomstige vraag veilig en betrouwbaar op te vangen
6	Zie artikel in Trouw Vragen aan de minister: Kunt u aangeven hoeveel LNG momenteel geïmporteerd wordt en of de bestaande LNG terminals deze hoeveelheid kunnen verwerken?	In de Kamerbrief (Kamerbrief over gasleveringszekerheid derde kwartaal 2025 Kamerstuk Rijksoverheid.nl) is een nadere toelichting op de leveringszekerheid gegeven.
7	<p>Leveringszekerheid</p> <p>Rusland en de VS leveren nu veel LNG aan Nederland. Dit zijn geen betrouwbare partners gebleken. LNG import vanuit Rusland zou je eigenlijk af moeten bouwen en wel zo snel mogelijk. De Europese Commissie wil dat de Russische import uiterlijk eind 2027 beëindigd is: Artikel Energieia. Met Trump en de republikeinse partij aan de macht zijn de VS evenmin</p>	<p>Het klopt dat afhankelijkheid van één of enkele leveranciers risico's kan opleveren voor de leveringszekerheid. Daarom zet Nederland, samen met de Europese Unie, nadrukkelijk in op diversificatie van LNG-bronnen. LNG wordt geïmporteerd uit verschillende LNG-producerende landen. Daarbij werkt de EU actief aan nieuwe samenwerkingsverbanden en langetermijncontracten met meerdere leveranciers.</p> <p>Het Europese beleid is er bovendien op gericht om de Russische LNG-import</p>

	<p>een betrouwbare partner. Beide landen kunnen dus geen leveringszekerheid bieden. Dit maakt het aantal landen dat LNG zou kunnen leveren dus weer minder en daardoor neemt de leveringszekerheid dus ook af. Vraag aan de minister: Bent u het mij eens dat door het importeren van LNG vanuit een beperkt aantal verre landen de leveringszekerheid niet te garanderen is?</p>	<p>uiterlijk in 2027 volledig af te bouwen. Tegelijkertijd wordt ingezet op meer hernieuwbare energie en energiebesparing, zodat de totale gasvraag structureel daalt en de afhankelijkheid van externe leveranciers afneemt.</p> <p>Leveringszekerheid wordt dus niet uitsluitend gegarandeerd door één land of route, maar door een mix van leveranciers, infrastructuur en beleid die samen een robuust energiesysteem vormen.</p>
8	<p>Garantie voldoende en betaalbare energie</p> <p>In de inleiding wordt gesteld dat: Een derde LNG-installatie zal de zekerheid van de beschikbaarheid van voldoende energie in deze transitiefase vergroten en dat: Nederland moet zorgen voor voldoende infrastructuur om aardgas van verder weg te importeren, zodat voldoende betaalbare energie beschikbaar blijft Een LNG terminal helpt om gas te kunnen importeren. Maar om nu te stellen dat een LNG terminal garandeert dat voldoende en betaalbare energie beschikbaar is, is natuurlijk grote nonsens. Of er voldoende en betaalbare energie beschikbaar is, is afhankelijk van marktomstandigheden, is er voldoende aanbod en zo ja is het betaalbaar. Garanties zijn er niet in deze markt. Vraag aan de minister: Bent u het met mij eens dat Nederland steeds minder invloed kan uitoefenen op het verkrijgen van voldoende en betaalbaar gas en derhalve een extra LNG-terminal niet dringend noodzakelijk is?</p>	<p>Het is juist dat de beschikbaarheid en prijs van aardgas in belangrijke mate worden bepaald door de internationale energiemarkt. Een LNG-terminal kan op zichzelf geen garantie bieden voor voldoende en betaalbare energie. Wat een extra terminal wél doet, is de flexibiliteit en capaciteit van Nederland en de EU vergroten om gas uit verschillende bronnen te importeren. Daarmee verkleint de afhankelijkheid van een beperkt aantal leveranciers en routes, wat de leveringszekerheid versterkt.</p>

9	<p>Green washing</p> <p>In §3.4 wordt gesproken over een transitiebrandstof. Klinkt heel mooi maar LNG is natuurlijk gewoon een fossiele brandstof waarvan de winning een zeer vervuilend proces is. Er zijn zelfs onderzoeken o.a. van professor Robert W. Howarth die aantonen dat de klimaatimpact van de productie en het vervoer van Amerikaanse LNG slechter voor het klimaat is dan binnenlandse productie en gebruik van steenkool. LNG heeft ook een flinke -voetafdruk. In §3.5 wordt gesteld dat: Onderzocht wordt of de benodigde warmte zoveel mogelijk onttrokken kan worden aan warm proceswater dat beschikbaar is vanuit industriële bronnen in de omgeving. Hiervoor moet dan een warmteleiding worden aangelegd. Op deze wijze wordt deze industriële restwarmte nuttig (her)gebruikt. Klinkt ook allemaal mooi, maar er wordt gewoon geschetst hoe de fossiele industrie bij kan dragen aan het importeren van een fossiele brandstof. Zo houdt fossiel dus fossiel in stand. Vraag aan de minister: Wilt u voortaan dit soort vormen van green washing niet meer in uw voorstellen opnemen?</p>	<p>Het is juist dat LNG een fossiele brandstof is en dat de winning en het transport milieubelastend zijn. LNG wordt daarom niet als duurzame oplossing gezien, maar als tijdelijke transitiebrandstof om de leveringszekerheid te waarborgen zolang hernieuwbare energie en alternatieven (zoals waterstof en elektrificatie) nog onvoldoende beschikbaar zijn.</p> <p>Het benutten van restwarmte uit de industrie kan, los van LNG, wel bijdragen aan een efficiënter energiesysteem en lagere CO₂-uitstoot. Het ministerie presenteert dit niet als 'groene oplossing voor LNG', maar als een maatregel om de impact van energiegebruik in het algemeen te verkleinen.</p> <p>De inzet blijft onverminderd gericht op het afbouwen van fossiele brandstoffen en het versnellen van de transitie naar hernieuwbare energie.</p>
10	<p>Klimaatakkoord (cluster Industrie)</p> <p>In §C3.2.1 Opgave uit het klimaatakkoord staat: CO2 202501213 ...heeft het kabinet de ambitie geformuleerd om in 2050 klimaatneutraal te zijn in Europees verband, maar als tussenstap 49% CO2-reductie in 2030 te bereiken ten opzichte van 1990 met een doorkijk naar 55% reductie in 2030 Ik zie niet</p>	<p>De doelstelling uit het Klimaatakkoord – 49% CO₂-reductie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050 – blijft onverminderd leidend. Daarom wordt LNG uitsluitend als tijdelijke voorziening beschouwd, terwijl de structurele inzet gericht is op wind op zee, zonne-energie, waterstof, elektrificatie en energiebesparing.</p>

	<p>in hoe LNG een bijdrage levert aan deze ambitie. Vragen aan de minister: Bent u het met mij eens dat een LNG-terminal een stap weg is van de doelstellingen uit het klimaatakkoord en dat er beter ingezet kan worden op middelen die de klimaatambities dichterbij brengen?</p>	<p>Een LNG-terminal is dus geen stap weg van de klimaatambities, maar een manier om in de overgangsfase de energievoorziening veilig te stellen, terwijl tegelijkertijd de transitie naar duurzame energie wordt versneld.</p>
11	<p>Is het niet een beter idee om de industrie concreet te helpen met het verduurzamen van hun processen middels groene waterstof en/of groene stroom? Waarbij ik wel moet opmerken dat kernenergie geen groene stroom is, dus ook niet de weg te gaan is.</p>	<p>Het verduurzamen van de industrie met groene waterstof en hernieuwbare elektriciteit is inderdaad een belangrijk speerpunt van het kabinetsbeleid. Via het Klimaatfonds en Europese programma's wordt fors geïnvesteerd in waterstofproductie, elektrolyzers, infrastructuur en uitbreiding van wind- en zonne-energie.</p> <p>Tegelijkertijd is de beschikbaarheid van voldoende groene stroom en waterstof nu nog beperkt. Daarom wordt LNG, net als kernenergie, gezien als een aanvullende bron in de overgangsperiode om de leveringszekerheid te waarborgen. Het uiteindelijke doel blijft een volledig duurzame industrie die draait op hernieuwbare energie.</p>
12	<p>Zorgen, in willekeurige volgorde</p> <p>Walstroom</p> <p>Er is momenteel geen walstroom beschikbaar in het havengebied Vlissingen-oost. Volgens de PMIEK 2.0 is walstroom pas voorzien na 2031. Ook is het de vraag of de walstroom die in de Braakmanhaven beschikbaar is, voldoende is voor het operationeel hebben van een FSRU en het overpompen van LNG vanuit een tanker. Het lijkt er overigens op dat een operationele LNG terminal een 2x6MW walstroomaansluiting nodig heeft. LNG tanker Ter illustratie: De firma Lineage in Nieuwdorp heeft niet</p>	<p>In de lopende onderzoeken naar een voorkeurslocatie wordt ook de beschikbaarheid van elektriciteit meegenomen.</p> <p>Wij begrijpen dat er zorg is voor geluidsoverlast. Uiteraard houden we ons ook hier aan de geldende wet- en regelgeving. Er zullen derhalve in het kader van de vergunningaanvraag geluidsonderzoeken worden uitgevoerd en de geluidsemissies zullen hierin worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden.</p>

<p>de beschikking over walstroom en veroorzaakte hierdoor een enorme geluidsoverlast in Middelburg, Nieuw en St Joostland, Nieuwdorp, Lewedorp en 'sHeerenhoek tijdens het lossen van de bananenboten van Chiquita. Het fruit op deze boten moet gekoeld blijven en dat kan dus niet zonder draaiende scheepsmotoren. In overleg met de bewoners heeft Lineage tijd en geld gestoken in een oplossing en heeft het probleem uiteindelijk grotendeels opgelost door een aanpassing te (laten) maken aan de boten. Lineage maakt gebruik van een klein aantal boten dus dit was te overzien. Vanwege dit gemis zal dus onderzocht moeten worden wat de gevolgen/effecten zijn van: Geluidsoverlast veroorzaakt door ronkende scheepsmotoren en die kunnen zeer heftig zijn en hoorbaar in de wijde omgeving. Let wel dat het overpompen vanuit een LNG tanker 24 uur per dag door gaat en ongeveer 36 uur duurt en dat elke week weer. Om u een idee te geven: in een cirkel van 8 kilometer rondom de Cittershaven, in de Sloehaven, wonen ongeveer 32.000 mensen die dus gezien de ervaringen bij de firma Lineage te maken kunnen/gaan krijgen met geluidsoverlast. Stikstof en Een LNG terminal zonder (wal)stroom levert extra stikstof en uitstoot. Bedenk hierbij dat de Westerschelde een Natura-2000 gebied is Vragen aan de minister: Bent u het mij mij eens dat zolang er geen voldoende walstroom beschikbaar is, er geen operationele LNG terminal kan zijn in de Zeeuwse havens en dit dus een no-go is voor dit project Als u wel een operationele LNG terminal</p>	
---	--

	toestaat zonder dat walstroom beschikbaar is: Hoe voorkomt u dan dat de 32.000 omwonenden last van geluidshinder krijgen	
13	Hoe gaat u de vrijkomende co2 afvangen	Voor de operatie van de FSRU wordt gebruik gemaakt van stroom via een vaste verbinding met het elektriciteitsnet.
14	Hoe gaat u om met de extra stikstofuitstoot in een natura-2000 gebied	Ten aanzien van activiteiten in Natura-2000 gebied gelden strenge wetten en regels. Met dit project blijven we uiteraard binnen deze wet- en regelgeving. Voor Luchtkwaliteit en Stikstofemissies zullen nadere onderzoeken worden uitgevoerd. Waar nodig zullen (technische) maatregelen worden genomen om aan de eisen te voldoen.
15	Kerncentrale Borsele LNG is een explosieve stof. Onderzocht zal moeten worden wat het effect is op de kerncentrale Borsele bij een mogelijk ongeval met de LNG terminal/tanker. Volgens de IAEA mogen explosieve en gevaarlijke stoffen niet in de buurt van kerncentrales zijn. Vraag aan de minister: Bent u van plan om zich aan de voorschriften van de IAEA te houden?	Het klopt dat de IAEA richtlijnen voorschrijven dat kerncentrales beschermd moeten worden tegen externe gevaren, waaronder explosies. Deze richtlijnen worden uiteraard betrokken in de locatiekeuze en vergunningprocedure. Als blijkt dat niet kan worden voldaan aan de IAEA richtlijnen dan kan de locatie inderdaad worden uitgesloten. Het is dus niet zo dat de combinatie van een LNG-installatie en een kerncentrale per definitie is uitgesloten.
16	Diepgang havens Vlissingen-Oost en de Braakmanhaven zijn getijde havens. In Vlissingen-Oost is maar een beperkt aantal kades waar schepen kunnen aanleggen met een diepgang van 12,5 meter en de meeste daarvan hebben een getijbeperking wat betekent dat tijdens eb de diepgang minder is. Hetzelfde geldt voor de Braakmanhaven. Maar daar kan North Sea Port u vast meer over vertellen. Deze beperkingen hebben er	Een locatie binnen een Natura 2000 gebied is niet aan de orde.

	<p>waarschijnlijk toegeleid dat de voorkeur van VTTI een locatie in de Westerschelde is, in het bijzonder bij Borssele of de Kaloot/Fles van Vlissingen, waar de provincie Zeeland op tegen is. Bovendien heeft de Raad van State de besluiten over een eerder plan voor een terminal in de Westerschelde vernietigd op grond van de natuurwetgeving. Vraag aan de minister: Bent u het met mij eens dat een LNG-terminal in een Natura-2000 gebied not done is en dat dit dus niet toegestaan kan worden?</p>	
17	<p>Laagvlieggebied defensie</p> <p>Op 23 mei 2025 werd bekend dat het kabinet besloten heeft om bijna de gehele provincie Zeeland, inclusief de Sloehaven en Zuid-Beveland, aan te wijzen als laagvlieggebied voor defensie. Dit betekent dat er veel meer vliegbewegingen over de Sloehaven toegestaan zijn. Dit lijkt mij in combinatie met een LNG-terminal, Ammoniak-terminals en een geplande waterstoffabriek een onwenselijke situatie. Vraag aan de minister: Bent u het mij eens dat een laagvlieggebied voor defensie een ernstig veiligheidsrisico vormt?</p>	<p>De aanwijzing van laagvlieggebieden door Defensie en de ontwikkeling van industriële projecten zoals LNG-, ammoniak- of waterstofinstallaties worden afzonderlijk én in samenhang beoordeeld op veiligheid. Voor zowel luchtvaartactiviteiten als industriële installaties gelden strikte nationale en internationale veiligheidsnormen.</p> <p>Het is begrijpelijk dat zorgen ontstaan bij de combinatie van intensieve industriële activiteiten en militaire vliegbewegingen. Daarom vindt er altijd afstemming plaats tussen de betrokken ministeries (Defensie, I&W, EZK) en toezichthouders om risico's zoveel mogelijk te beperken en scenario's zorgvuldig door te rekenen.</p> <p>Het bestaan van een laagvlieggebied betekent dus niet automatisch dat er een onaanvaardbaar veiligheidsrisico ontstaat, maar dat aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk en verplicht zijn.</p>
18	<p>Locatie</p> <p>Op de inloopavond in Heinkenszand op 26 mei werd gezegd dat de voorkeur wordt gegeven aan de kade in de Quarleshaven, laat dit nu net de kade zijn die de NAVO-troepen gebruiken voor troepen- en</p>	<p>Bij de inloopavond in Heinkenszand is niet gesproken over een voorkeurslocatie, alleen over zoekgebieden. Er vindt afstemming plaats met alle betrokken partijen. Op het moment dat er belemmerende activiteiten zijn, dan wordt hier rekening mee gehouden.</p>

	materieelverplaatsing, waarbij het heel gewoon is dat er zo'n 2000 legervoertuigen en helikopters aanwezig zijn op de locatie. Vraag aan de minister: Vind u dit nu echt een handig gekozen locatie?	De keuze voor een locatie wordt gemaakt op basis van diverse criteria, waaronder ruimtelijke inpassing, bestaande infrastructuur en economische meerwaarde. Het is bekend dat de Quarleshaven ook door Defensie en de NAVO wordt gebruikt voor troepen- en materieelverplaatsingen. Als uit onderzoek blijkt dat de combinatie niet haalbaar is, zal dat nadrukkelijk meewegen in de besluitvorming over de locatiekeuze.
19	Omgevingspartijen Ik mis in de opsomming in §5.2 de DCMR en/of RUD Zeeland. Contactgegevens: RUD Zeeland Stadshuisplein 1 4531GZ Terneuzen DCMR Parallelweg 1 3112 NA Schiedam	Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland ('GS') heeft aan DCMR mandaat verleend om als vergunningverlener de aanvraag voor de oprichting van Zeeland Energy Terminal (ZET) in Zeeland te beoordelen en te toetsen aan - onder meer - eisen die worden gesteld aan externe veiligheidsaspecten.
Reactienummer 202501334		
	Indien Braakmanhaven als locatie, toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van onze locatie mogen niet beperkt worden. Gevolgen baggerwerkzaamheden op huidige kaaistructuur.	Dit nemen we mee in verdere onderzoeken, mocht Braakmanhaven de locatie worden.
Reactienummer 202501362		
1	Wij ervaren helaas tot nu toe een rommelig proces. Wij zijn ambtelijk en bestuurlijk niet goed geïnformeerd en meegenomen in het proces. Daarnaast kunnen wij ons er niet in vinden dat in het VenP de havens in het Sloegebied zijn opgenomen als zoekgebied voor deze terminal	Het is jammer dat het proces als rommelig wordt ervaren. Wij trachten de regionale overheden zo goed en tijdig mogelijk te betrekken en gaan graag in overleg om dit proces te verbeteren.

2	<p>Impact niet verder vergroten</p> <p>In het kader van de energietransitie ziet de rijksoverheid het Sloegebied, deels gelegen op het grondgebied van de gemeente Borsele, als belangrijk knooppunt voor projecten ten behoeve van de landelijke stroomvoorziening. Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna KGG) heeft hiertoe de afgelopen jaren al een aanzienlijk aantal projectprocedures opgestart. Deze grootschalige infrastructurele energieprojecten zijn inmiddels gerealiseerd, dan wel in uitvoering of nog in procedure. Het gaat daarbij om vergroting van de netcapaciteit, de aanvoer van op zee opgewekte windenergie, de toekomstige aanvoer van windenergie van nog te realiseren windparken op zee, de uitbreiding en nieuwbouw van hoogspanningstations, een nieuwe 380 kVverbinding, de bedrijfsduurverlenging van de huidige kerncentrale en de mogelijke komst van twee nieuwe kerncentrales in het Sloegebied. Al deze projecten hebben veel impact op onze inwoners en de ruimtelijke kwaliteit van onze gemeente. Maak deze impact niet onnodig groter. Zet als Rijksoverheid in het Sloegebied niet ook in op een LNG-terminal, maar blijf bij uw uitgangspunt 'Borsele als belangrijk knooppunt voor de landelijke stroomvoorziening!'</p> <p>Bovendien is de ruimte in het Sloegebied schaars en kan maar een keer uitgegeven worden. Dit brengen wij iedere Rijksprojectprocedure steeds weer onder uw aandacht. De ruimtelijke 'puzzel' met de hierboven</p>	<p>Aanlanding van LNG per schip vanuit het buitenland is alleen mogelijk in een (industriële) zeehaven, zoals de haven in het Sloegebied. In het VenP is afgewogen dat in Nederland alleen de zeehavens geschikt zijn.</p> <p>Wij beseffen ons dat in en rond Borsele veel infrastructurele energieprojecten samenkomen. Zoals u ook aangeeft worden vanuit KGG deze projecten integraal opgepakt. Ook voor de LNG installatie wordt continue meegewogen naar de (cumulatieve) impact hiervan op de omgeving.</p>
---	---	---

	<p>genoemde projecten is al zeer complex. U onderkent dat inmiddels ook en het stemt ons tevreden dat u de projecten integraal oppakt en hierin een regisserende en coördinerende rol pakt. Wij verzoeken u de 'puzzel' niet nog complexer te maken en het Sloegebied niet verder mee te nemen in onderhavige projectprocedure.</p>	
3	<p>Opmerkingen over het proces en het VenP</p> <p>Los van het gegeven dat wij, gezien het bovengenoemde, de Zeeland Energy Terminal als een niet gewenste ontwikkeling in het Sloegebied beschouwen, willen wij nog enkele aandachtspunten meegeven over het proces tot nu toe en een aantal onduidelijkheden in het VenP benoemen.</p> <p><i>Publicatie Staatscourant 1 mei 2025, nr. 15288</i></p> <p>De titel van de publicatie in de Staatscourant maakt onvoldoende duidelijk om welk project en welke locaties het gaat. Ook klopt de naamgeving van een van de zoekgebieden niet.</p> <p>De kop van de publicatie in de Staatscourant luidt: BEP-2543 LNG Import / New energy Import Terminal, Ministerie van Klimaat en Groen Groei. Hieruit is niet op te maken dat dit gaat over het initiatief voor het vestigen van een LNG importterminal in een van de zeehavens in Zeeland.</p> <p>Daarnaast is de benaming van het zoekgebied 'Vlissingen' op de illustratie onjuist, nu alle havens in</p>	<p>Aan alleen de kop van de kennisgeving is niet op te maken wat het project inhoudt. Uit de verdere tekst is duidelijk wat het project inhoudt en met name uit de afbeelding is duidelijk op te maken in welke zoekgebieden een locatie wordt gezocht.</p>

	<p>het Sloegebied tot het zoekgebied behoren. In de tekst is vervolgens opgenomen dat er twee zoekgebieden verder worden onderzocht waaronder de Sloehaven te Vlissingen-Oost. De Sloehaven, gelegen op het grondgebied van Vlissingen, is slechts een van de havens in dit gebied.</p> <p>Het zoekgebied beperkt zich niet enkel tot de Sloehaven op het Vlissingse deel van het Sloegebied, maar bestaat alle havens in het Sloegebied.</p>	
4	<p>Wij vinden het opmerkelijk dat in het VenP twee zoekgebieden zijn opgenomen, maar geen locaties binnen deze zoekgebieden die door initiatiefnemers als kansrijk worden gezien. Het niet opnemen van kansrijke, te onderzoeken locaties in een VenP is geen gebruikelijke gang van zaken. Vanuit openheid, transparantie en participatie is het gewenst om deze locaties juist wel te benoemen.</p>	<p>Op het moment van publiceren van het VenP waren de te onderzoeken locaties nog niet definitief bekend. Daarom is gekozen om de havens van Terneuzen en Vlissingen/Borsele nagenoeg geheel als zoekgebied op te nemen.</p>
5	<p>Op pagina 3 en pagina 6 van het VenP staat, als voordeel om te kiezen voor een schip in plaats van voor een LNG-installatie op land, dat als de import van LNG niet meer nodig is, het schip elders in de wereld kan worden ingezet. Op pagina 12 staat dat voor de lange termijn (na 2035) de inzet gericht is op een overstap/ombouw naar fossielvrije energiedragers. De teksten spreken elkaar tegen en scheppen onduidelijkheid of het schip in de toekomst wel of niet op de locatie blijft liggen.</p>	<p>In het VenP is aangegeven dat de toepassing van een FSRU veel flexibiliteit geeft ten opzichte van een installatie op land, omdat de FSRU eenvoudig kan worden verplaatst als import van LNG niet meer nodig is.</p> <p>In de toekomst zal inzet voor fossielvrije energiedragers ook relevant kunnen zijn. In dat geval kan het FSRU worden aangepast/vervangen, maar is ook een toepassing op een andere locatie mogelijk. De toekomstige toepassing voor fossielvrije energiedragers vraagt echter een volledig nieuwe beoordeling en is daarom uitdrukkelijk geen onderdeel van het nu voorliggende project.</p>

6	<p>Op pagina 10 is opgenomen dat het meetstation en het leidingdeel van het meetstation tot aan de hoofdstructuur van Gasunie Transport Services (hierna GTS) geen onderdeel zijn van de Rijksprojectprocedure. GTS gaat dit separaat oppakken in de daarvoor bestemde procedure(s). Wij vinden dit niet wenselijk. Het meetstation en het leidingdeel zijn cruciaal voor het functioneren van het project. Deze aanpassingen brengen naar verwachting ook (milieu)effecten en impact met zich mee. Deze moeten om die reden integraal worden meegenomen in onderhavige procedure, waardoor dit een volwaardige piek en afweging krijgt in deze procedure.</p>	<p>Omdat GTS een eigen bevoegdheid heeft voor de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk, volgt dit in een separate procedure. Met GTS is wel overleg om te onderzoeken wat de aansluitmogelijkheden zijn voor de te onderzoeken locaties. Zodra een locatie is vastgesteld kan GTS de procedure voor de aansluiting opstarten.</p>
7	<p>In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de samenloop van dit project met andere energieprojecten en -programma's. Wij constateren dat hierin niet altijd de laatste stand van zaken én de juiste informatie wordt weergegeven. Dit wekt de indruk dat deze enkel worden genoemd om aan de verplichting te voldoen, zonder voldoende oog te hebben voor de impact die dit alles heeft op onze inwoners. Het actief meedenken en (tijdig) reageren in procedurestappen van de lopende energieprojecten en -programma's vraagt veel van onze inwoners. Een juiste weergave van zaken is essentieel voor het vertrouwen in zorgvuldige procedures.</p>	<p>Niet is aangegeven waar de beschrijving niet actueel of niet juist is. Wij onderschrijven het belang van een juiste weergave van zaken en vernemen graag als informatie niet volledig of juist is.</p>
8	<p>In paragraaf 4.3 staat dat alle projecten en programma's in Zeeland integraal worden benaderd. En dat binnen KGG de projecten en programma's inhoudelijk en procedureel op elkaar worden</p>	<p>Wij begrijpen de oproep tot meer integraliteit, gezien het groot aantal projectprocedures dat loopt in en rondom het Sloegebied. Binnen de Rijksoverheid is het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Qua kaders werken we</p>

	<p>afgestemd. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft al meerdere malen aangegeven dat voor het Sloegebied, een haven- en industriegebied dat in ontwikkeling is, nog geen (ruimtelijk) afwegingskader is vastgesteld. Zonder dat kader kunnen geen weloverwogen besluiten genomen worden over al deze initiatieven om daarmee invulling te geven aan gewenste ontwikkelingen. Ook merkt de commissie steeds weer op dat het ontbreekt aan duidelijkheid over de beschikbare ruimte en over de stapeling van milieueffecten van de lopende en (mogelijke) toekomstige energieprojecten in het Sloegebied. Hoe gaan regionale strategische keuzes over Rijksenergieprojecten gemaakt worden en hoe gaan de milieugevolgen daarvan integraal en in samenhang onderzocht worden? Het benoemen dat voor de grote nationale energieprojecten in Zeeland (380 kV Zeeuws-Vlaanderen, VAWOZ en kerncentrales) gewerkt wordt volgens de 3-P benadering (voor de drie prioritaire projecten) is niet afdoende om invulling te geven aan de aanbevelingen en adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage.</p>	<p>met de Omgevingswet (Afdeling 5.2 en 5.3), Nationale Omgevingsvisie (NOVEX), het Nationaal Plan Energiesysteem (de kabinetsvisie voor het energiesysteem tot 2050, waarin o.a. structurerende keuzes zijn gemaakt m.b.t. realisatie van windenergie op zee en kernenergie) en het Programma Energiehoofdstructuur (hierna PEH).</p> <p>Naast de Nationale Omgevingsvisie, het Nationaal Plan Energiesysteem en het Programma Energiehoofdstructuur, is er binnen KGG een gebiedsgerichte aanpak en wordt er tussen de Zeeuwse projecten nauw en structureel samengewerkt om raakvlakken, risico's en kansen tussen projecten en aandachtspunten te delen. Vanuit deze aanpak organiseren we inmiddels sinds twee jaar, waar mogelijk, gezamenlijke inloopavonden en vindt er communicatie voor Zeeland gecoördineerd plaats in samenwerking met gemeenten, provincie en initiatiefnemers.</p> <p>Vanuit deze samenwerking zijn er overzichtskaarten, zoals te raadplegen op https://www.overkernenergie.nl/documenten/2025/11/4/energieprojecten-zeeland-oktober-2025. Ook brengen we met een strategische planning de afhankelijkheden tussen (besluitvorming van) projecten in beeld. Dit brengt ons in staat om goed op de hoogte te zijn van de onderlinge afhankelijkheden en beïnvloeding van keuzes binnen een procedure op raakvlakprojecten. De besluitvorming blijft daarmee plaatsvinden binnen de afzonderlijke projectprocedures o.b.v. de onderliggende onderzoeken, maar de besluitvorming wordt wel degelijk in de context en samenhang met andere procedures voorbereid. Deze planologische opgave en kennis m.b.t. alle energieprojecten (incl. raakvlakken, kansen en risico's) delen we ook met (onder andere) gemeente Borsele en provincie Zeeland onder andere via de werkgroep Planologie. Deze werkgroep valt onder het Grootschalige Energie en Leefkwaliteit Borsele-overleg dat eveneens structureel plaatsvindt tussen KGG, provincie Zeeland en gemeente Borsele.</p>
--	---	--

		<p>Als laatste benadrukken we graag dat we ons bewust zijn dat er náást de energietransitie, nog meer opgaven spelen binnen het grensoverschrijdende gebied North Sea Port District. Provincie en Rijk werken daarom sinds oktober 2022 samen binnen het zogeheten NOVEX North Sea Port District aan een gezamenlijke visie. Het ministerie van Klimaat en Groene Groei treedt hierbij namens het rijk op als coördinerend ministerie. Het programma NOVEX voert regie op basis van een goede interbestuurlijke samenwerking, met als concreet resultaat een gedeeld beeld van de opgaven, heldere voorwaarden en concrete uitvoeringsafspraken.</p> <p>Van drie huidige grote energietrajecten in regio Zeeland waaronder twee met nationale afwegingen, (resp. 380 kV Zeeuws-Vlaanderen, programma VAWOZ en Nieuwbouw Kerncentrales) die in de verkenningsfase zitten willen we zo integraal mogelijk afwegen, omdat we zowel ruimtelijk (fysiek en vergunningen) als energetisch overlap/synergie mogelijkheden zien en bijvoorbeeld lock-ins willen voorkomen. Doel is besluitvorming per procedure, maar wel o.b.v. integrale afweging. Dit willen we bereiken door interne afstemming met verschillende beleidsterreinen binnen KGG, en samen met relevante stakeholders: cumulatieve effecten en kansen/risico's in beeld brengen, synthesesmomenten voorbereiden en afstemming van communicatie uitingen. We gaan dit doen op de onderdelen Omgeving, Besluitvorming, Ontwerp en Onderzoek. We willen zo integraal mogelijk kijken, waarbij besluitvorming per procedure overeind blijft om geen vertraging te veroorzaken. Met name vanaf tweede helft 2025 zien we deze synthese/klik momenten ontstaan als we richting voorkeursbeslissingen gaan.</p>
--	--	---

9	<p>In het VenP is opgenomen dat voor de LNG-installatie wordt gekozen voor een project-MER, onder meer vanwege de reden dat “bij onaanvaardbare belemmering van de lopende energieprojecten en -programma’s geen medewerking verleend kan worden voor die betreffende locatie.” Dit lijkt erop te duiden dat aan bepaalde Rijksprojectprocedures een zwaarder gewicht wordt toegekend dan aan de projectprocedure voor de Zeeland Energy Terminal. En roept bij ons de vraag op hoe hier invulling aan gegeven kan worden, nu elk energieproject en -programma zijn eigen tijdslijn heeft. Hoe en wanneer kan in de besluitvorming van deze projectprocedure gesteld worden dat de LNG-installatie een onaanvaardbare belemmering vormt voor lopende energieprojecten als nog niet duidelijk is hoe en waar deze lopende energieprojecten een plaats moeten krijgen in het Sloegebied?</p>	<p>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.</p> <p>Mede door de tijdelijke behoefte voor aanlanding van LNG en de flexibele opzet van de LNG-installatie met relatief weinig fysiek ruimtebeslag op land is de kans dat deze een lock-in veroorzaakt voor andere projecten niet groot. Dit wordt echter voortdurend bekeken.</p>
Reactienummer 202501404		
1	<p>Terrorisme, oorlogsdreiging, recentelijke gebeurtenissen en politieke spanningen in de wereld brengen een oorlogsdreiging dichtbij. Defensie waarschuwt dat Nederland zich moet voorbereiden op deze dreiging. De wereld en Borssele worden hiermee ook bij toekomstige conflicten of oorlogen dermate onveilig dat dit mijns inziens een breekpunt moet zijn om de totale risico combinatie kernenergie/ giftige en gevaarlijke stoffen door te zetten!</p>	<p>De zorgen over veiligheid en ruimtelijke druk in het Sloegebied zijn begrijpelijk.</p> <p>Dreigingen zoals terrorisme en oorlog worden meegenomen in de strenge IAEA- en nationale veiligheidsnormen, met betrokkenheid van Defensie en NCTV.</p>

2	<p>Transportroute per as en spoor</p> <p>Alle transport bewegingen richting de N 62 lopen via de Europaweg Zuid, Europaweg Oost en Assenburgweg. Transport manoeuvreert daarbij langs de kerncentrale('s), bedrijven waarop de Seveso-wetgeving van toepassing is vanwege de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn of kunnen zijn en woonomgeving Borssele. Mochten er 2 nieuwe kerncentrales gebouwd gaan worden, dan voert de route langs een van de grootste bouwputten van Europa. Gezien de geografische ligging omzoomd door water kent het landtraject voor transporten maar 1 route waarbij geen alternatieve routes mogelijk zijn. Bij calamiteiten kan dit leiden tot ernstige vertraging ten aanzien van bereikbaarheid hulpdiensten en/ of evacuatie blokkades of andere onvoorziene omstandigheden.</p>	<p>De transportroutes en bereikbaarheid van hulpdiensten worden expliciet onderzocht in veiligheidsrapportages.</p>
3	<p>Ruimtelijke invulling en omgevingsregie.</p> <p>Helaas moeten we constateren dat besluitvorming en verkenning van grootschalige (energie)projecten in het Sloegebied onafhankelijk plaats vindt. Een beleid zonder enige vorm van ruimtelijk strategische invulling of gerichte visie op risico's en toekomst. Binnen het gebied bevinden zich bedrijven en installaties die onder de seveso-wetgeving of kernenergiewet vallen, met verschillende bevoegde gezagen. Deze samenloop geeft raakvlakken en risico;s wat de</p>	<p>Omdat veel grootschalige projecten samenkomen, wordt integrale afstemming tussen ministeries en bevoegde gezagen georganiseerd binnen de Rijkscoördinatieregeling.</p> <p>Zo wordt de besluitvorming niet los gezien, maar in samenhang bekeken.</p>

	<p>veiligheid niet ten goede komt. Daarnaast worden er nog een zevental Rijkscoördinatie plannen over dit gebied heen gelegd. Door een gebrek aan omgevingsregie lijkt dit besluit te berusten op onvoldoende kennis over de relevante feiten en belangen binnen het havengebied.</p>	
<p>Reactienummer 202501422</p>		
	<p>Het voornemen van de vestiging van een LNG terminal in het Sloegebied is om meerdere redenen niet acceptabel. Politiek maatschappelijk; De Provincie Zeeland en met name het Sloegebied is binnen Nederland de sterkste basis van de lopende energietransitie. Dat uit zich op een breed scala aan activiteiten als de ontwikkeling van zonneweides en windvelden, zowel aan land als voor de kust van Zeeland. Zeeland en met name et Sloegebied is een van de belangrijke aanlandingspunten van energie uit windvelden voor de kust, en straks ook verder op zee. In het profileren als fossielvrije ontwikkeling is de ontwikkeling van nieuwe kerncentrales verdedigbaar, net als de bestaande kerncentrale komt bij de elektriciteitsproductie geen CO₂ (koolzuurgas) noch CH₄ (methaan) als broeikasgas vrij, en dragen in die zin niet bij aan de opwarming van de atmosfeer. Ja, er staat noZeeland Refinery en ook nog een aardgasgestookte elektriciteitscentrale. beide werken op basis van fossiele brandstoffen als aardolie en aardgas. Maar er is ook een ander soort gevaar. Op het relatief kleine gebied wordt ook gewerkt aan de ontwikkeling van waterstoffabriek(en) en een</p>	<p>Vloeibaar aardgas (LNG) is geen fossielvrije energiebron, echter aardgas is van de fossiele energiebronnen een van de minst vervuilende. Daarom is aardgas de energiebron waarop gedurende transitie naar fossielvrije energie wordt ingezet. Zoals in het VenP is aangegeven is de behoefte aan aardgas tijdelijk. Het in de toekomst inzetten van de LNG-installatie voor ontvangst van fossielvrije energiebronnen is wellicht mogelijk. Dit vraagt echter een geheel nieuwe afweging en onderzoek en is daarom geen onderdeel van de huidige procedure.</p> <p>LNG is in vloeibare vorm niet explosief. LNG staat niet onder hoge druk, omdat het LNG vloeibaar is gemaakt door het aardgas sterk te koelen en nietdoor middel van hoge druk zoals bijvoorbeeld LPG. In de milieueffectrapportage wordt ook een risicoanalyse gemaakt waar de risicoscenario's worden geanalyseerd.</p>

ammoniaalfabriek. Met de komst van een LNG terminal wordt de cummulatie van en gevaarlijke chemische processen en de opslag van gevaarlijke stoffen een onverantwoordde concentratie in het gebied. Ja, ik wil best geloven dat er in de ontwikkelingsprogramma's van al die nieuwe bedrijven uitgebreid aandacht wordt geschonken aan de veiligheid en dat die gericht op de specifieke bedrijven zullen voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Iets anders is wat de cummulatie van deze bedrijven leidt tot een cummulatie van gevaren voor het gebied. Anders gezegd kan een bedrijfsongeval bij een geïsoleerde vestiging beter ingedamd worden dan een vergelijkbaar ongeval in een concentratie van meerdere gevaarlijke bedrijfsprocessen. We zien dat meer en meer dat een brand ontstaat in een enkele woning toch tot een explosieve ramp kan leiden. Hetzelfde zien we gebeuren in bedrijfsterreinen. Het overzicht van opgeslagen stoffen is onduidelijker en ook bij hulpverleningsdiensten onvoldoende bekend. Het kan er op zo'n beperkt gebied sneller leiden tot opstopping van uitgaand vluchtverkeer en inkomende hulpverlening, en leiden tot een escalatie of een regelrechte ramp. Ik moet er niet aan denken wat een explosie op de LNG terminal voor een effect heeft op de ammoniakfabriek, de waterstoffabriek, of de raffinaderij dan wel de elektriciteitscentrale. Wat ik me maar helemaal niet wil voorstellen is wanneer bij een dergelijk "ongeval" de koeling van de kerncentrale stil zou vallen. Die wordt weliswaar door de constructie onmiddellijk stilgelegd en het radioactief materiaal

	<p>veilig gesteld. Aan de ander kant kan een dergelijk wegvallen van de elektriciteit leiden tot een uitval van de elektriciteit in een veel groter gebied. Dat zou direct leiden tot escalatie van het probleem wanneer installaties het begeven. ook da gasgestokte centrale komt dan stil te vallen net als de raffinaderij en alle aangelegen bedrijven. Maar ook op afstand kan een degelijk stilvallen van de elektriciteit leiden tot een veel grotere chaos dan in het gebied zelf. Ook met de beste bedrijfsveiligheidsvoorschriften kan die zorg nooit weggenomen worden. Dat maakt het honoreren van een dergelijk verzoek tot vestiging van een LMG terminal ingewilligd zou worden ondenkbaar.</p>	
<p>Reactienummer 202501442</p>		
	<p>Ik heb al inhoudelijk gereageerd op dit project, echter er ook op gewezen dat er nadere ontwikkelingen zijn om dit project niet toe te staan. Het ministerie van defensie heeft eerdel al aangekondigd de laagvliegroutes voor militaire vliegtuigen aan te willen passen. Zo ook boven de Provincie Zeeland. Afgelopen weekend stand het in diverse dagbladen dat defesie de oefeningen verder wil uitbreiden met nachtvliegen inclusief schietoefeningen. Dat geeft des te meer de noodzaak aan om de komst van de LNG Terminal niet toe te staan. Ik wil best aannemen dat ook militaire vluchten met de gtootste zorg uitgevoerd worden, maar dat impliceert niet dat er geen ongelukken kunnen plaatvinden. Wat als twee vliegtuigen crashen en zover uit koers raken en op een van de meest kwetsbare installaties in het Sloegebied</p>	<p>De aanwijzing van laagvlieggebieden door Defensie en de ontwikkeling van industriële projecten zoals LNG-, ammoniak- of waterstofinstallaties worden afzonderlijk én in samenhang beoordeeld op veiligheid. Voor zowel luchtvaartactiviteiten als industriële installaties gelden strikte nationale en internationale veiligheidsnormen.</p> <p>Het is begrijpelijk dat zorgen ontstaan bij de combinatie van intensieve industriële activiteiten en militaire vliegbewegingen. Daarom vindt er altijd afstemming plaats tussen de betrokken ministeries (Defensie, I&W, EZK) en toezichthouders om risico's zoveel mogelijk te beperken en scenario's zorgvuldig door te rekenen.</p> <p>Het bestaan van een laagvlieggebied betekent dus niet automatisch dat er een onaanvaardbaar veiligheidsrisico ontstaat, maar dat aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk en verplicht zijn.</p>

	<p>afkoersen en er inderdaad neerstorten. Ik heb daarnaast het gevoel dat de koude oorlog rethoriek met Rusland als de grote bedreiging weer helemaal teruggekeerd is. Waarom is mij een raadsel, gewezen wordt op de oorlog met Oekraïne en toenemende dreiging langs de gehele Russische grens. Een dreiging waar voor de installatie van Trump als president van de VS nauwelijks sprake was, maar door de dreigende taal en decreten van Trump tegen massa's landen in de wereld plotseling actueel gemaakt is. Wat die toegenomen dreiging inhoudt weet ik niet, alleen afgaand op het lopende conflict met Oekraïne zie ik nergens de toegenomen dreiging terug. Daar slaagt Rusland er al 3 jaar niet in een doorbraak te forceren, laat staan dat Rusland de kracht en organisatie heeft het conflict uit te breiden naar de rest van Europa, maar dat terzijde. Wel zie ik in zijn algemeenheid de kwetsbaarheid van de energieproductie op de Noordzee en de aanlandige installaties. Met de komst van de moderne G2 installaties op zee wordt die kwetsbaarheid alleen maar groter. Het hoeft voor kwaadwillende niet zo'n zware opgave te zijn om met kunstje van de het aanvallen van vliegvelden die op Russisch gebied en daar zware bommenwerpers te vernietigen. Om een windmolen om te leggen moet met een droneaanval betrekkelijk eenvoudig uit te voeren zijn</p>	<p>De kwetsbaarheid van energie-infrastructuur voor sabotage of inmenging van buitenlandse actoren heeft veel aandacht maar valt buiten de scope van dit project.</p>
Reactienummer 202501507		

	<p>De Braakmanhaven in Terneuzen is al een drukke haven met verschillende steigers. Dow opereert 2 steigers met in totaal 8 ligplaatsen voor binnenvaartschepen en grote zeeschepen, en heeft een dienststeiger. Naast Dow heeft ook Valuepark Terneuzen een steiger met 6 ligplaatsen die in gebruik is van Evos en ligt er aan de zuidkant een containerterminal van ZCT.</p> <p>Dow is bezorgd over deze ontwikkeling als het gaat om de daarmee samenhangende vaarbewegingen en manoeuvres van grote LNG-carriers in combinatie met de beperkte ruimte in de Braakmanhaven, naast alle bewegingen die nu al in de Braakmanhaven plaatsvinden met veelal chemische producten. De trend van steeds groter wordende schepen speelt in dat verband eveneens een rol.</p>	<p>De gehele situatie in de haven wordt in ogenschouw genomen bij het beoordelen van de locatie Braakmanhaven, als voor deze locatie wordt gekozen.</p>
	<p>Ook de beperkte milieuruimte op dit deel van het industrieterrein, met name op het gebied van geluid en stikstof, maakt de Braakmanhaven minder geschikt voor de ontwikkeling van een dergelijke terminal. Dow vindt dat spaarzaam moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte en ziet dan meer perspectief voor andere plannen in dit gebied.</p>	<p>Ten aanzien van activiteiten in Natura-2000 gebied gelden strenge wetten en regels, dit geldt ook voor geluid. Met dit project blijven we uiteraard binnen deze wet- en regelgeving. Voor Geluid, luchtkwaliteit en stikstofemissies zullen nadere onderzoeken worden uitgevoerd voor de locatie, als gekozen wordt voor de Braakmanhaven. Waar nodig zullen (technische) maatregelen worden genomen om aan de eisen te voldoen.</p>
	<p>In dat verband noemen wij het 60 ha grootte havengebonden terrein aan de westkant van de Braakmanhaven, dat van aanzienlijk belang is voor het verduurzamen van de industrie in het havengebied en voor het behalen van de klimaatdoelstellingen, waarvoor in de toekomst mogelijk ook nog een extra steiger nodig is.</p>	<p>Omdat veel grootschalige projecten samenkomen, wordt integrale afstemming tussen ministeries en bevoegde gezagen georganiseerd binnen de Rijkscoördinatieregeling.</p>

	<p>Dow is met name bezorgd als het gaat om extra activiteiten die geen synergie of toegevoegde waarde hebben voor de huidige en toekomstige plannen van de reeds gevestigde industrie rondom de Braakmanhaven.</p> <p>Dow vraagt hierbij dan ook om bovengenoemde punten zorgvuldig mee te wegen tijdens de locatiestudie voor de ontwikkeling van de Zeeland Energy Terminal als het gaat om de Braakmanhaven in Terneuzen.</p>	<p>Omdat veel grootschalige projecten samenkomen, wordt integrale afstemming tussen ministeries en bevoegde gezagen georganiseerd binnen de Rijkscoördinatierегeling.</p> <p>Zo wordt de besluitvorming niet los gezien, maar in samenhang bekeken.</p>
<p>Reactienummer 202501587</p>		
	<p>Graag maken wij gebruik van deze gelegenheid om de belangen van de EP NL Sloecentrale B.V. en EP NL ZBL B.V. onder uw aandacht te brengen.</p> <p>Het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en VTTI B.V. en Höegh Evi zijn van plan om een LNG-installatie (Liquefied Natural Gas – vloeibaar aardgas) met een Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) in Zeeland te ontwikkelen. Dit is een schip dat LNG kan opslaan en omzetten in aardgas. Op dit moment wordt er een afweging gemaakt tussen twee potentiële locaties te weten Sloegebied Vlissingen en Terneuzen.</p> <p>EP NL Sloecentrale B.V. heeft een gasgestookte elektriciteitscentrale met een output van 870 MW in eigendom.</p>	<p>Wij zullen de partijen als stakeholders betrekken bij de verdere procedure.</p>

EP NL ZBL B.V. is eigenaar van de hoogcalorische hogedruk aardgasleiding A515 en voorziet de Sloecentrale van gas. Hierna te noemen partijen.

Deze reactie richt zich op de effecten van de voorgestelde ontwikkelingen op de assets van Partijen en haar positie als bijzondere stakeholder. Partijen hebben aanzienlijke belangen in het Sloegebied Vlissingen in de vorm van assets, buisleidingen en andere ondergrondse infrastructuur. Het veilig en ongestoord functioneren van deze assets is van cruciaal belang om de bedrijfsvoering te kunnen garanderen. De veilige instandhouding van deze assets en buisleidingen heeft dan ook de hoogste prioriteit voor Partijen. Het realiseren van de voorgenomen Energie Terminal kan potentieel effect hebben op de integriteit van deze assets. De potentiële impact zal afhangen van de uiteindelijke locatiekeuze en wellicht in deze fase van het project nog te vroeg om concreet in beeld te krijgen, maar indien locatie Vlissingen wordt gekozen zien Partijen graag onomstreden aangetoond dat haar assets ongestoord kunnen blijven functioneren. Wij verzoeken u om Partijen formeel aan te merken als bijzondere stakeholder en haar belangen nadrukkelijk mee te nemen in het verdere besluitvormingstraject.

Partijen hebben begrip voor de ontwikkelingen en erkennen de mogelijke raakvlakken indien de locatiekeuze op Vlissingen Sloegebied valt. In dat geval treden Partijen graag nader met u in overleg om de belangen van onze bedrijven nader toe te lichten.

	Partijen staan positief tegenover participatie en willen graag constructief meedenken, waarbij de veiligheid en het ongestoord functioneren van haar assets centraal zal staan.	
Reactienummer 202501636		
1	<p>In het V&P wordt ingegaan op zowel de noodzaak van dit project, het project zelf, als de bijbehorende procedures, waaronder participatie. In algemene zin constateren wij dat de inhoud van het V&P — onder meer als gevolg van onze inbreng in het voortraject - is verbeterd t.o.v. van eerdere concepten die met ons gedeeld zijn. Met tevredenheid constateren wij dat onder andere de volgende verbeteringen zijn aangebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten als zoekgebied; • Ter inzagelegging van de concept Notitie en Reikwijdte Detailniveau is niet langer voorzien in de zomervakantie; • Er is een informatiebijeenkomst gehouden in Vlissingen. Er blijven echter nog wel aandachtspunten over. Hieronder wordt hierop ingegaan. <p>Advies gebiedsverbinder Knops</p> <p>In december 2024 heeft gebiedsverbinder Knops advies uitgebracht inzake de eventuele komst van twee kerncentrales in Zeeland. Het advies is bijgevoegd. Hierin constateert de heer Knops dat er</p>	<p>In het MER wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten (ontwikkelingen die nog niet zekere doorgang hebben maar wel bekend zijn). Dat zijn niet alleen de Rijksinvesteringsprojecten.</p> <p>In het kader van gebiedsgericht werken wordt het project en de locatiekeuze voortdurend afgestemd met de andere projecten, zoals kernenergie.</p> <p>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.</p> <p>Mede door de tijdelijke behoefte voor aanlanding van LNG en de flexibele opzet van de LNG-installatie met relatief weinig fysiek ruimtebeslag op land is de kans dat deze een lock-in veroorzaakt voor andere projecten niet groot. Dit wordt echter voortdurend bekeken.</p> <p>Door de flexibele opzet van de FSRU is realisatie technisch niet onomkeerbaar.</p>

	<p>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.</p> <p>In het V&P is aangegeven dat bij onaanvaardbare belemmeringen van de lopende energieprojecten en programma's geen medewerking kan worden verleend aan de FSRU voor die betreffende locatie. Wij onderschrijven dit.</p> <p>Verder is een goede afstemming tussen de vele ontwikkelingen in Vlissingen-Oost van groot belang, zodat gekomen kan worden tot de meest optimale invulling van het havengebied. Onder leiding van de provincie Zeeland wordt in samenwerking tussen de regionale overheden, North Sea Port en het ministerie van Klimaat en Groene Groei momenteel gewerkt 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. Wij verzoeken u om de uitkomsten van de ruimtelijke puzzel af te wachten voordat er onomkeerbare besluiten worden genomen over de FSRU.</p>	
--	---	--

2	<p>In het V&P is beschreven dat het project uitsluitend betrekking heeft op LNG. Er wordt echter wel rekening mee gehouden dat de terminal op termijn ingezet kan worden voor andere energiedragers. In de uit te voeren onderzoeken wordt daar echter geen rekening mee gehouden. Wij vragen ons af of dit wettelijk gezien toegestaan is. In artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit is vastgelegd dat bij het bepalen of sprake is van een project-mer- (beoordelings)plicht het gehele project in beschouwing moet worden genomen.. Wij verzoeken u om aan te tonen dat er geen sprake is van strijdigheid met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit. Afhankelijk van uitkomst van dit verzoek, zal wellicht gezien moeten worden voor welke stoffen/energiedragers de FSRU in de toekomst gebruikt kan worden en welke effecten deze verschillende stoffen kunnen hebben. Verder is in de eerste alinea van paragraaf 3.3 van het V&P aangegeven dat het meetstation en het leidingdeel van het meetstation, tot aan de hoofdinfrastructuur van Gasunie Transport Services (GTS) geen onderdeel is van deze procedure omdat dit door GTS, separaat zal worden opgepakt in de daarvoor bestemde procedure(s). Wij verzoeken u om de FSRU en de eventueel benodigde infrastructuur van GTS wel in een procedure 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</p>	<p>Het project heeft uitsluitend betrekking op LNG. Toekomstige andere energiedragers/stoffen zullen niet in de onderzoeken worden meegenomen omdat dit te zijner tijd, als de behoefte zich voordoet, een geheel nieuw MER onderzoek en inpassing/vergunning vraagt. Dit zou kunnen leiden tot een ander schip of installatie, maar ook een andere locatie. Omdat de toekomstige inzet voor andere energiedragers/stoffen niet randvoorwaardelijk is voor dit project is dit geen onderdeel van de lopende procedure.</p> <p>Omdat GTS een eigen bevoegdheid heeft voor de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk, volgt dit in een separate procedure. Met GTS is wel overleg om te onderzoeken wat de aansluitmogelijkheden zijn voor de te onderzoeken locaties.</p> <p>Als de locatie van de FSRU bekend is, zal voor de aansluiting van de FSRU op het gasnetwerk door GTS een projectprocedure worden gestart. Een soortgelijke samenloop van procedures is ook toegepast voor het converterstation van Net op Zee Nederwiek 1 en het Hoogspanningsstation Sloegebied.</p>
---	--	---

	<p>risico dat er sprake is van strijdigheid met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit. Naar onze mening is het robuuster om beide onderdelen in dezelfde procedure te vervatten. 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 verdient het eveneens aanbeveling om beide onderdelen in een procedure op te nemen.</p>	
3	<p>In het voortraject is door de gemeente Vlissingen 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 als gevolg van de FSRU daarbij te betrekken. Toegezegd was dat hieraan tegemoet wordt gekomen, maar in het V&P lijkt dit niet verwerkt te zijn. Hierbij nogmaals het verzoek om ook het vervoer van gevaarlijke stoffen langs het stedelijke gebied van Vlissingen te onderzoeken. Dit 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 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 hebben aangegeven, maken wij ons zorgen over de voorziene toename van gevaarlijke stoffen die</p>	<p>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.</p>

	<p>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 Nort 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 om dit voor voorliggend initiatief in beeld te brengen.</p>	
4	<p>In paragraaf 5.6. is aangegeven waarover meegedacht kan worden. Daarbij worden onder andere veiligheid en cumulatieve effecten genoemd. 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. Wij hebben een kaart gemaakt waarin de vele ontwikkeling zijn weergegeven. Een eerdere versie van deze kaart hebben wij reeds in het voortraject gedeeld. Hiermee willen wij aandacht vragen voor de impact van de te</p>	<p>In het MER wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten (ontwikkelingen die nog niet zekere doorgang hebben maar wel bekend zijn). Dat zijn niet alleen de Rijksinvesteringsprojecten, maar kunnen ook andersoortige ruimtelijke ontwikkelingen zijn.</p> <p>In het kader van gebiedsgericht werken wordt het project en de locatiekeuze voortdurend afgestemd met de andere projecten, zoals kernenergie.</p> <p>Wij zullen ook de gemeente(n) betrekken als stakeholders om een volledig beeld te vormen van alle relevante ontwikkelingen.</p>

	<p>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 komt te staan en anderzijds dat belangen met elkaar conflicteren. In algemene zin vragen wij dan ook 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 is aangegeven dat er rekening gehouden zal worden met lopende energieprojecten en programma's. Wij verzoeken dit te verbreden door ook rekening te houden met andersoortige (ruimtelijke) ontwikkelingen en de cumulatieve effecten daarvan in beeld te brengen. De bijgevoegde kaart kan een van de bouwstenen zijn om dit inzichtelijk te maken.</p>	
5	<p>De benaming bij figuur 4 is onjuist. Onder de figuur is de tekst "zoekgebied Sloehaven Vlissingen-Oost" opgenomen. De in de kaart opgenomen havens in Vlissingen-Oost betreffen echter niet alleen de Sloehaven, maar ook andere havens (Quarleshaven, Bijleveldhaven, Westhofhaven, Scaldiahaven, Kraayerthaven, Van Cittershaven, en Kaloothaven). Wij verzoeken u dan ook om de tekst aan te passen.</p> <p>Op pagina 21, onder "Bedrijfsduurverlenging en nieuwbouw kerncentrales", is opgenomen dat "het kabinet heeft besloten om in te zetten op de voorbereiding van twee nieuwe generatie 111+</p>	<p>De benaming van het zoekgebied beschrijft inderdaad niet alle betreffende havens. Uit de afbeelding zelf is duidelijk op te maken wel gebied het betreft.</p> <p>Wij zullen bij de volgende documenten de correcte benaming van de havens hanteren.</p> <p>In het kader van gebiedsgericht werken wordt het project en de locatiekeuze voortdurend afgestemd met de andere projecten, zoals kernenergie.</p>

kerncentrales, waarbij de locatie Borssele de voorkeur heeft”.

In de kamerbrief van 16 mei 2025 met als onderwerp “Voortgangsbrief nieuwbouw kernenergie mei 2025“ is echter aangegeven dat “Als het kabinet na het doorlopen van de projectprocedure een keuze heeft tussen geschikte locaties, de voorkeur gegeven zal worden aan een locatie in Zeeland”. Het voormalige Thermphos-terrein in de gemeente Vlissingen is in Zeeland een van de drie locaties. Hierbij het verzoek om rekening te houden met het gewijzigde inzicht t.a.v. de voorkeurslocaties.