

Reactienota concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal

Inleiding

In diverse lokale media en in de Staatscourant van 11 december 2025 is kennis gegeven van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD) van het project Zeeland Energy Terminal. Van 12 december 2025 tot en met 22 januari 2026 heeft de c-NRD ter inzage gelegen en was het mogelijk om te reageren door middel van een digitale, schriftelijke of mondelinge reactie. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en initiatiefnemers VTTI en Høegh 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 EZK en VTTI/Høegh Evi bedanken de indieners voor de geleverde input en het meedenken in dit project. Er is een informatieavond over de Zeeland Energy Terminal georganiseerd om geïnteresseerden te informeren over het initiatief en de procedure. Er is informatie opgehaald uit deze informatieavond en de ingediende reacties op het c-NRD. Deze input is gebruikt om de 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.

Reactie nummer	Reactie	Antwoord
Reactienummer 202505589		
1	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 natura 2000 gebied alleen maar meer aantasten door lawaai overlast , extra vaarbewegingen en bouw werkzaamheden in het sloegebied. 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 sloegebied ! dit geldt 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 sloegebied 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	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, onder andere, via een milieueffectrapportage zorgvuldig onderzocht. Voor de Zeeland Energy Terminal zal goed worden gekeken naar de cumulatieve effecten van de diverse andere autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten. Er zal worden voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu en natuur en waar vereist zullen reducerende maatregelen worden getroffen.

Reactienummer 202506645		
1	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 Notitie(TN); zo bevat de Technische Notitie een hoofdstuk Noodzaak, terwijl het Nut en de Noodzaak in de cNRD ontbreken.	Het is niet duidelijk aangegeven welke antwoorden naar de mening van de indiener niet serieus zijn beantwoord. In het algemeen geldt dat de vragen en kanttekeningen in de fase van het voornemen en voorstel participatie niet altijd al inhoudelijk kunnen worden beantwoord. De technische notitie beschrijft de onderzoeken en afweging van de verschillende alternatieven (locaties) en welke alternatieven zullen worden onderzocht. Dit betreft meer dan de milieueffecten, maar onder meer ook kosten, technische (on)mogelijkheden en bestuurlijk draagvlak. De (c)NRD beschrijft de "onderzoeksagenda" (reikwijdte en detailniveau) voor een milieueffectrapportage. Om te bepalen welke alternatieven en milieueffecten relevant zijn, moet duidelijk zijn waarom een project wordt voorgesteld. Nut en noodzaak zijn daarom onderdeel van de NRD en zullen alsnog worden opgenomen.
2	- 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.	Doelstelling is een CO2-neutrale toekomst. De inzet van het kabinet blijft onverminderd gericht op het afbouwen van fossiele brandstoffen en het versnellen van de transitie naar hernieuwbare energie. De hoofdoelstelling van het realiseren van een LNG Terminal is echter het zeker stellen van de leveringszekerheid in Nederland. In de kamerbrief van de Minister van KGG van 30 september 2025 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 023, nr. 596) wordt bevestigd dat het faciliteren van een zo divers mogelijke import een belangrijke prioriteit is. Een van de randvoorwaarden daarvoor is het faciliteren en op peil houden van voldoende LNG-importcapaciteit, waarbij expliciet naar dit initiatief wordt verwezen (pagina 5 bovenaan).

3	'- cNRD §2 in de project beschrijving ontbreekt Nut en Noodzaak van het project.	Dit zal in het NRD en de MER worden opgenomen.
4	- cNRD §2 meldt: "versnelt het de overgang naar duurzame bronnen" is in de context van LNG volledig misplaatst.	De aangehaalde tekst heeft betrekking op de brede activiteiten van VTTI en niet specifiek op dit project.
5	- 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.	Op grond van artikel 6.1 van de Energiewet valt onder het projectbesluit de aanleg van een (i) LNG-systeem inclusief (ii) de aansluiting van dat systeem op het transmissie- of distributiesysteem. Het project 'stopt' daarmee bij de aansluiting (het deel na de aansluiting is daardoor geen onderdeel van het (verplichte) projectbesluit). De aansluiting is – volgens de begripsomschrijving – het deel van het distributiesysteem dat bestaat uit de leiding(en) en daarmee verbonden hulpmiddelen tussen (in dit geval) het distributiesysteem en het LNG-systeem. Binnen de terminal zal vanaf de FSRU verbinding gemaakt worden met een bovengrondse hogedrukaardgasleiding op de kade. Deze leiding verlaat de terminal naar het aardgasnetwerk van Gasunie Transport Services (GTS. GTS gaat over de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk en daarvoor wordt een separate procedure gevolgd. Met GTS vindt uiteraard overleg plaats over de aansluitmogelijkheden voor de te onderzoeken locaties. Zodra een locatie is vastgesteld kan GTS de procedure voor de aansluiting opstarten. Gelet op de samenhang tussen de beide projecten zullen ook de milieugevolgen van de beide projecten in het MER worden betrokken door een kwalitatieve beschrijving van het beoogde tracé en meetstation op te nemen.

6	- 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.	De FSRU moet voldoen aan landelijke en internationale veiligheidseisen. De Nederlandse Inspectie leefomgeving en transport is bevoegd toezicht te houden op ieder schip dat in de Nederlandse havens afmeert, op grond van onder meer de Wet havenstaatcontrole, ongeacht onder welke vlag de FSRU vaart.
7	- 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.	Onderdeel van het project is het afstemmen met de netbeheerder over de benodigde capaciteit en het aanleggen van aanvullende voorzieningen voor het leveren ervan. Uitgangspunt voor het project is dat er gebruik gemaakt wordt van een vaste stroomaansluiting.
8	- 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 aanvoeren afvoer, terwijl beide tegelijk in hetzelfde smalle havenbekken natuurlijk niet goed kan werken.	In de verdere uitwerking van het project en in de milieueffectrapportage worden de mogelijkheden voor de warmtebron en de milieueffecten opgenomen. Doelstelling is gebruik maken van restwarmte uit aangrenzende industrie. Indien dit niet beschikbaar is, wordt gebruik gemaakt van het zeewater. Het gebruik van restwarmte heeft als (milieu)voordeel dat dit water afgekoeld wordt door het gebruik op de FSRU en daarmee minder warm (meer passend bij de natuurlijke temperatuur van het oppervlaktewater) wordt geloosd, dan bij de oorspronkelijke industriële gebruiker. Onderdeel van de milieueffectrapportage is de impact hiervan op het milieu nader in beeld brengen.
9	'- cNRD §2.2 Als de LNG-tanker naast de FSRU ligt, waar gaat de binnenvaarttanker dan liggen?	Het laden van de FSRU vanuit de LNG-tanker vindt op een ander moment plaats, dan het eventueel bunkeren door andere schepen. Er zal te allen tijde maximaal 1 schip naast de FSRU zijn aangemeerd.
10	'- cNRD §2.2 het "volledig elektrisch de Sloehaven in- en uit kunnen varen" van binnenvaartschepen is "lipstick on a pig" gezien de CO2 uitstoot van de geïmporteerde LNG.	Voldoende LNG-importcapaciteit is van belang (zie antwoord reactie 16). Alle daartoe noodzakelijke activiteiten worden beoordeeld op hun milieugevolgen en dat geldt ook voor het scheepvaartverkeer. Bij die beoordeling wordt, waar mogelijk, gekeken naar de meest duurzame inzet.

11	- 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.	Activiteit J9 bijlage V van het Omgevingsbesluit beschrijft de grenzen voor de MER-plicht. "Als sprake is van.....de aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding met: 1°. een diameter van meer dan 0,8 m; en 2°. een lengte van meer dan 40 km". De aansluiting is korter dan 40 km.
12	- cNRD §6.6 noemt LNG een mogelijke scheepsbrandstof. Dit is hoogst onwenselijk omdat methaan een heel krachtig broeikasgas is en scheepsmotoren relatief veel methaan lekken. (zieNIH). Het netto effect is dat de opwarming van de atmosfeer versnelt.	Sinds de herziening van MARPOL Annex VI (2021) en de gefaseerde invoering van de FuelEU Maritime-verordening (Verordening (EU) 2023/1805) staat vloeibaar aardgas (LNG) opnieuw in de belangstelling als alternatieve brandstof voor de zeevaart. LNG geldt wereldwijd als transitieoptie en daarom is dit als mogelijke scheepsbrandstof genoemd.
13	- 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.	Onderdeel van het project is het afstemmen met de netbeheerder over de benodigde capaciteit en het aanleggen van aanvullende voorzieningen voor het leveren ervan. Uitgangspunt voor het project is dat er gebruik gemaakt wordt van een vaste stroomaansluiting.
14	- cNRD §6.13.1 in Luchtkwaliteit wordt geen melding gemaakt van de onvermijdelijke lekkage van verdampt LNG (methaan en de rest).	In het luchtkwaliteitonderzoek wordt getoetst aan de omgevingswaarden die gelden voor de kwaliteit van de buitenlucht, als bedoeld in afdeling 2.2. van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Dat betreft de in die afdeling genoemde en voorgeschreven stoffen. Methaan emissies worden voor deze inrichting gereguleerd door de Methaanverordening, waar ZET aan gebonden is en op grond waarvan methaan emissies dienen te worden geminimaliseerd.
15	'- cNRD §6.14.2 het domino risico blijft onbenoemd in Externe Veiligheid.	Eventuele dominoscenario's worden meegenomen. Indien aan de orde zal deze Seveso-inrichting, op grond van artikel 4.13. van het Besluit activiteiten leefomgeving in de omgevingsvergunning worden aangewezen als domino inrichting, zodat is verzekerd dat

		nabijgelegen Seveso inrichtingen samenwerken om de domino risico's te beheersen
16	'- 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 importterminals in Europa (zie ieeefa)	In de kamerbrief van de Minister van KGG van 30 september 2025 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 023, nr. 596) wordt bevestigd dat het faciliteren van een zo divers mogelijke import een belangrijke prioriteit is. Een van de randvoorwaarden daarvoor is het faciliteren en op peil houden van voldoende LNG-importcapaciteit, waarbij expliciet naar dit initiatief wordt verwezen (pagina 5 bovenaan). 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 door de indiener aangehaalde onderzoek ziet overigens op heel Europa en niet specifiek op Nederland. Onder andere door de sluiting van het Groninger aardgasveld is in Nederland de vraag naar buitenlands aardgas toegenomen. Het ministerie monitort de importcijfers en beoordeelt voortdurend of de bestaande infrastructuur voldoende is om toekomstige vraag veilig en betrouwbaar op te vangen.
17	- 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.	Zoals in de technische notitie is onderbouwd, geldt dat sprake moet zijn van een geschikte haven en derhalve zijn als locaties bekeken: Groningen, Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. In Groningen liggen reeds twee FSRU-combinaties (EemsEnergyTerminal). Hiervoor wordt een aanvraag voorbereid voor verlenging van de inzet van de terminal en is er geen ruimte voor een extra terminal. In Rotterdam en Amsterdam is geen capaciteit in de aardgasinfrastructuur van GTS. In Zeeland is wel sprake van voldoende capaciteit.
18	- TN §5 Amsterdam valt af bij gebrek aan voldoende capaciteit in het leidingnet. 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.	Het aardgas zal worden ingevoerd in het landelijke netwerk van GTS. Er wordt niet individueel aan bedrijven gas geleverd, bedrijven kunnen afnemen van het aardgasnetwerk

19	- 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.	Het aardgas zal worden ingevoerd in het landelijke netwerk van GTS. Er wordt niet individueel aan bedrijven gas geleverd, bedrijven kunnen afnemen van het aardgasnetwerk.
20	- 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?	Dit betreft een beschrijving van de Vlaams-Nederlandse regio. De Nederlandse havenregio van North Sea Port is hier onderdeel van en heeft een eigen ambitie om deze te ontwikkelen.
21	- TN §6.1 "Het Sloegebied betreft een gezoneerd industriegebied en is hiermee aangewezen voor het concentreren van activiteiten met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen." laat onvermeld dat dit het domino risico verhoogt.	Het Sloegebied is een industriegebied specifiek geschikt voor grootschalige (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen en is daartoe ook bestemd. Eventuele dominoscenario's worden meegenomen. Indien aan de orde zal deze Seveso-inrichting, op grond van artikel 4.13. van het Besluit activiteiten leefomgeving in de omgevingsvergunning worden aangewezen als domino inrichting, zodat is verzekerd dat nabijgelegen Seveso inrichtingen samenwerken om de domino risico's te beheersen.
22	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.	Het kleurgebruik is een niet-kwantitatieve beoordeling op basis van de beschrijvingen in de voorgaande paragrafen.
23	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.	De afbeelding heeft betrekking op de vastgestelde veiligheidscontour in de Sloehaven en de effecten buiten het haven en industrieterrein. Bij het onderzoek naar de externe veiligheidsaspecten worden de actuele risico's/contouren betrokken.

24	TN 88.2.2 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.	Op grond van artikel 6.1 van de Energiewet valt onder het projectbesluit de aanleg van een (i) LNG-systeem inclusief (ii) de aansluiting van dat systeem op het transmissie- of distributiesysteem. Het project ‘stopt’ daarmee bij de aansluiting (het deel na de aansluiting is daardoor geen onderdeel van het (verplichte) projectbesluit). De aansluiting is – volgens de begripsomschrijving – het deel van het distributiesysteem dat bestaat uit de leiding(en) en daarmee verbonden hulpmiddelen tussen (in dit geval) het distributiesysteem en het LNG-systeem. Binnen de terminal zal vanaf de FSRU verbinding gemaakt worden met een bovengrondse hogedrukaardgasleiding op de kade. Deze leiding verlaat de terminal naar het aardgasnetwerk van GTS. GTS gaat over de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk en daarvoor wordt een separate procedure gevolgd. Met GTS vindt uiteraard overleg plaats over de aansluitmogelijkheden voor de te onderzoeken locaties. Zodra een locatie is vastgesteld kan GTS de procedure voor de aansluiting opstarten. Gelet op de samenhang tussen de beide projecten zullen ook de milieugevolgen van de beide projecten in het MER worden betrokken door een kwalitatieve beschrijving van het beoogde tracé en meetstation op te nemen.
25	TN 88.2.3 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.	In de verdere uitwerking van het project en in de milieueffectrapportage worden de mogelijkheden voor de warmtebron en de milieueffecten opgenomen. Doelstelling is gebruik maken van restwarmte uit aangrenzende industrie. Indien dit niet beschikbaar is, wordt gebruik gemaakt van het zeewater. Het gebruik van restwarmte heeft als (milieu)voordeel dat dit water afgekoeld wordt door het gebruik op de FSRU en daarmee minder warm (meer passend bij de natuurlijke temperatuur van het oppervlaktewater) wordt geloosd, dan bij de oorspronkelijke

		industriële gebruiker. Onderdeel van de milieueffectrapportage is de impact hiervan op het milieu nader in beeld brengen
26	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.	Onderdeel van het project is het afstemmen met de netbeheerder over de benodigde capaciteit en het aanleggen van aanvullende voorzieningen voor het leveren ervan. Uitgangspunt voor het project is dat er gebruik gemaakt wordt van een vaste stroomaansluiting.
Reactienummer 202600002		
1	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 windturbine locatie 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.	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie.
Reactienummer 202600003		

1	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 vermeld 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 betreft het volgende:	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie
2	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?	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie
3	2. Beperkingen doorvaar momenten Wat zal de impact zijn op de doorgang? Wordt dit ingeperkt op bepaalde momenten, bijvoorbeeld bij bunkeren LNG?	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie
4	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 een veiligheidscontour vallen, waardoor beperkingen zullen gelden voor de bedrijfsvoering? Te denken valt aan	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie

	een ATEX zone of inperking werkzaamheden ter hoogte van de toekomstige nieuwe kade.	
5	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 nog vragen heeft of als u uw reactie kenbaar wilt maken dan kunt u mij bereiken via onderstaande contactgegevens.	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie
20260000 3	 Afbeelding 1: globale ligging uitbreiding OVET en nieuwe kade NSP.	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie

6	Afbeelding 2: projectie toekomstige nieuwe kade en afmeren schip en drijkraan OVET.	Dank voor het onder de aandacht brengen van deze activiteit en die zal worden meegenomen bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie
Reactienummer 202600004		
1	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.	Geen vraag/opmerking

2	¶ 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 afspraken 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 CO-uitstoot. Natuurlijk kunnen hier de oogkleppen weer op, want CO uitstoot tijdens vervoer is natuurlijk geen Nederlandse CO -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 CO afvang is een LNG-terminal geen oplossing voor, maar juist een onderdeel van het CO -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.	Doelstelling is een CO2-neutrale toekomst. De inzet van het kabinet blijft onverminderd gericht op het afbouwen van fossiele brandstoffen en het versnellen van de transitie naar hernieuwbare energie. De hoofdoelstelling van het realiseren van een LNG Terminal is echter het zeker stellen van de leveringszekerheid in Nederland.
---	--	--

3	¶ 2.2 Voorgenomen activiteit Ook deze procedure begint alweer met het uit elkaar 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 CO -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.	Op grond van artikel 6.1 van de Energiewet valt onder het projectbesluit de aanleg van een (i) LNG-systeem inclusief (ii) de aansluiting van dat systeem op het transmissie- of distributiesysteem. Het project ‘stopt’ daarmee bij de aansluiting (het deel na de aansluiting is daardoor geen onderdeel van het (verplichte) projectbesluit). De aansluiting is – volgens de begripsomschrijving – het deel van het distributiesysteem dat bestaat uit de leiding(en) en daarmee verbonden hulpmiddelen tussen (in dit geval) het distributiesysteem en het LNG-systeem. Binnen de terminal zal vanaf de FSRU verbinding gemaakt worden met een bovengrondse hogedrukaardgasleiding op de kade. Deze leiding verlaat de terminal naar het aardgasnetwerk van GTS. GTS gaat over de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk en daarvoor wordt een separate procedure gevolgd. Met GTS vindt uiteraard overleg plaats over de aansluitmogelijkheden voor de te onderzoeken locaties. Zodra een locatie is vastgesteld kan GTS de procedure voor de aansluiting opstarten. Gelet op de samenhang tussen de beide projecten zullen ook de milieugevolgen van de beide projecten in het MER worden betrokken door een kwalitatieve beschrijving van het beoogde tracé en meetstation op te nemen.
4	¶ 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 ammoniakopslag plaatsvindt zodanig dat de Sloehaven geëvacueerd moet worden. Is het dan mogelijk dat de LNG-terminal onbemand blijft opereren?	Dank voor het inbrengen van het aandachtspunt. Bij de verdere uitwerking zal rekening worden gehouden met de genoemde veiligheidsaspecten, alsook de ‘gestapelde’ (cumulatieve) milieueffecten.

5	¶ 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.	De LNG-terminal is gericht op het ontvangen en invoeden van aardgas in het landelijke aardgasnet. In de haven van Amsterdam is geen capaciteit in de aardgasinfrastructuur van GTS. Dat is een voorwaarde voor realisatie van het project en om die reden is de haven van Amsterdam afgefallen.
6	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.	De hoogovenhaven is niet onderzocht, omdat de LNG-terminal gericht is op invoeding in het landelijke transpnet en niet rechtstreeks en uitsluitend aan de industrie wordt geleverd.
7	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 Sloehaven. Dit aspect ontbreekt volledig in de voorliggende cNRD. worden	Voor de locatie Braakmanhaven is geen duidelijkheid over de beschikbare capaciteit, danwel de benodigde vergroting ervan, in het GTS-netwerk. Voor de locaties in Vlissingen-Oost moet een verbinding naar de LNG-terminal worden aangelegd, maar dit behoort tot de haalbare mogelijkheden. Inmiddels is het projectteam in vergevorderd overleg met GTS. Nadere uitwerking wordt opgenomen in de milieueffectrapportage.

8	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 schertsvertoning. Daarnaast snap ik niet waarom gas dat in de Sloehaven 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?	Het landelijke GTS net betreft een rotonde door geheel Nederland en is ook aangesloten op het Duitse netwerk, het aardgas is echter primair bedoeld voor Nederland. GTS heeft een eigen beleidsverantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van een waterstofnetwerk waarbij het aan haar is om bestaande aardgasleidingen om te zetten in een voor waterstof geschikte leiding. Voor onze gasaansluiting vindt afstemming plaats met Gasunie, die tevens ook ontwikkelaar is van het waterstofnetwerk (Hynetwork). Omdat LNG een transitiebrandstof is, en daarmee het project een tijdelijk karakter heeft, is het niet logisch om beoogde leidingen voor waterstof te belemmeren.
9	¶ 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 vervuילend proces met veel CO -uitstoot als gevolg, om nog maar niet te spreken over geluidsoverlast. Nederland streeft naar volledige CO neutraliteit. Dan helpt het natuurlijk niet om allerlei initiatieven te ontwikkelen die CO uitstoten. Derhalve verzoek ik u om de FSRU uit te rusten met een installatie om CO af te vangen en deze elders op te slaan.	In de lopende onderzoeken naar een voorkeurslocatie wordt ook de beschikbaarheid van elektriciteit meegenomen. Uitgangspunt is een vaste stroomaansluiting. Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaats vinden.

10	¶ 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.	Het industriecluster is grensoverschrijdend en wordt op deze manier beschouwd. Daarna wordt nader ingezoomd op mogelijk beschikbare locaties binnen dit industriegebied en wordt tot slot onderzocht welke locaties daadwerkelijk (ook technisch) wel of niet geschikt zijn.
----	---	---

11	¶ 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 fosiele industrie, bv Zeeland Refinery, gebruikt worden om een andere fosiele 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.	De (milieu)effecten van een aan te leggen pijpleiding, dan wel voor restwarmte dan wel voor het gebruik van zeewater, worden in de volgende fase onderzocht. Het gebruik van industriële restwarmte heeft als voordeel dat dit water afgekoeld wordt door het gebruik op de FSRU en daarmee minder warm (meer passend bij de natuurlijke temperatuur van het oppervlaktewater) wordt geloosd, dan bij de oorspronkelijke industriële gebruiker.
12	¶ 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.	Onderdeel van het project is het afstemmen met de netbeheerder over de benodigde capaciteit en het aanleggen van aanvullende voorzieningen voor het leveren ervan. Uitgangspunt voor het project is dat er gebruik gemaakt wordt van vaste stroomaansluiting.

13	¶ 9. Conclusie keuze projectlocaties In deze paragraaf staat onder andere te lezen: <i>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.</i> 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.	Er worden geen andere locatiekeuzes gemaakt dan in het cNRD zijn beschreven; Naar aanleiding van het MER vindt wel een verdere trechtering plaats naar één beoogde locatie. Dit betekent dat beide locaties in het MER zullen worden onderzocht, waarbij de locatie Quarleskade als meest kansrijk wordt aangemerkt. Dit houdt in dat de locatie Quarleskade zowel kwalitatief als kwantitatief wordt beschouwd en de locatie Van Cittershaven als alternatief kwalitatief wordt beoordeeld. Het MER wordt samen met het ontwerp-projectbesluit en de ontwerp-uitvoeringsbesluit opengesteld voor zienswijzen.
Reactienummer 202600026		
1	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).	Geen vraag/opmerking
2	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.	In de kamerbrief van de Minister van KGG van 30 september 2025 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 023, nr. 596) wordt bevestigd het faciliteren van een zo divers mogelijke import een belangrijke prioriteit is. Een van de randvoorwaarden daarvoor is het faciliteren en op peil houden van voldoende LNG-importcapaciteit, waarbij expliciet naar dit initiatief wordt verwezen (pagina 5 bovenaan). Nut en Noodzaak zullen in de NRD en het MER worden betrokken

3	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.	Cumulatieve effecten worden meegenomen in de milieueffectrapportage. In de Integrale Projectenaanpak Zeeland wordt ook de Zeeland Energy Terminal betrokken.
Reactienummer 202600027		
1 1	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.	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. Er zal worden voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu en natuur. Indien van toepassing zullen reducerende maatregelen worden getroffen.
2	Stapeling 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.	De zorgen van omwonenden zijn begrijpelijk. In het MER wordt cumulatie met autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn) meegenomen.

3	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.	Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland ('GS') heeft aan DCMR mandaat verleend om als vergunningverlener de aanvraag voor de oprichting van Zeeland Energy Terminal in Zeeland te beoordelen en te toetsen aan - onder meer - eisen die worden gesteld aan externe veiligheidsaspecten. Bij het onderzoek naar de externe veiligheidsaspecten worden de actuele risico's/contouren betrokken. Zeeland Energy Terminal is een zogeheten Seveso inrichting, waarvoor een specifiek wettelijk regime geldt, op grond waarvan Zeeland Energy Terminal 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 Høegh 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 wijst zo nodig Seveso inrichtingen aan als domino inrichting, waardoor specifieke wettelijke voorschriften gelden voor die bedrijven
4	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.	In de milieueffectrapportage worden deze effecten in beeld gebracht en waar nodig mitigerende maatregelen onderzocht. De Zeeland Energy Terminal komt in een industriële omgeving.
5	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.	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, onder andere, via een milieueffectrapportage zorgvuldig

		onderzocht. Voor de Zeeland Energy Terminal zal goed worden gekeken naar de cumulatieve effecten van de diverse andere autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn). Er zal worden voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu en natuur en waar vereist zullen reducerende maatregelen worden getroffen.
Reactienummer 202600028		
1	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.	Dank voor uw steun voor het project. Het Sloegebied is een industriegebied specifiek geschikt voor grootschalige (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen en is daartoe ook bestemd. Onderdeel van de vergunningverlening door GS (en gemandateerd DCMR) is rekening houden met het beheersen van (stapelende) risico's.
2	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:	Cumulatieve effecten worden meegenomen in de milieueffectrapportage. In de Integrale Projectenaanpak Zeeland wordt ook de Zeeland Energy Terminal betrokken.

3	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.	Er wordt zorgvuldig omgegaan met de (externe) veiligheid richting de omgeving. De QRA wordt opgesteld conform de geldende wet- en regelgeving. Hierbij wordt, waar nodig, rekening gehouden met de specifieke kenmerken en ontwikkelingen in de omgeving. De QRA wordt uitgevoerd op basis van realistische uitgangspunten en activiteiten waarvoor daadwerkelijk een vergunning wordt aangevraagd..
4	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 ZETterminal (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.	Bij het onderzoek naar de externe veiligheidsaspecten worden de actuele risico's/contouren betrokken. Indien nodig wordt in overleg met bevoegd gezag bepaald welke risicocontouren nader uitgewerkt moeten worden. We zijn ons bewust van de ambitie op het gebied van SMR van de Provincie. Op dit moment zijn geen concrete ontwikkelingen bekend op dit vlak die meegenomen kunnen worden. Met concrete autonome ontwikkelingen wordt uiteraard rekening gehouden.
Reactienummer 202600029		
1	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.	Het ontstaan van een BLEVE is voornamelijk een risico voor LPG en niet voor LNG vanwege de drukopslag en opslagvoorzieningen.
2	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).	LNG kan door haar lage temperatuur niet ontbranden of exploderen. Mocht er een daadwerkelijk gevaarlijke situatie ontstaan door andere externe factoren, dan kan de FSRU losgekoppeld worden en indien nodig wegvaren van de kade naar open zee. De FSRU is een 24/7 bemand schip dat altijd in staat is om te varen. In de risicostudies benodigd voor de vergunning worden de relevante scenario's en consequenties van brand of

		andere calamiteiten en de benodigde veiligheidsmaatregelen beschreven.
3	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.	Cumulatie van, alsook eventuele dominoeffecten zijn onderdeel de milieueffectrapportage
4	1.3. Wij vragen om een integrale benadering voor de veiligheid in het Sloegebied. Deze integrale benadering ontbreekt nu.	Cumulatieve effecten worden meegenomen in de milieueffectrapportage. In de Integrale Projectenaanpak Zeeland wordt ook de Zeeland Energy Terminal betrokken.
5	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:	Cumulatieve effecten worden meegenomen in de milieueffectrapportage. In de Integrale Projectenaanpak Zeeland wordt ook de Zeeland Energy Terminal betrokken.
6	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.	Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaats vinden.
7	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?	De gehele terminal, inclusief de activiteiten die er plaatsvinden als het aanmeren van een schip en het laden en lossen ervan, vallen onder de omgevingsvergunning voor de milieubelastende activiteiten, maar ook onder rechtstreeks geldende milieuwetgeving, waaronder de Omgevingswet/Besluit activiteiten leefomgeving. De te vergunnen activiteit betreft (onder andere) een Seveso-inrichting. Daarnaast moet de FSRU voldoen aan

		internationale regels volgens de scheepvaartregelingen IMO, SOLAS, en MARPOL.
8	2.3. Welke maatregelen kan de vergunninghouder nemen als een schip (dus niet de terminal) meer geluid maakt dan is toegestaan?	De FSRU behoort tot de Seveso-inrichting van Zeeland Energy Terminal en zal moeten voldoen aan de geluideisen die worden gesteld middels de omgevingsvergunning. Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaatsvinden.
9	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.	Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaats vinden.
10	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?	Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaats vinden.

Reactienummer 202600030		
1	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.	Geen vraag/opmerking
2	Aanleiding De bedrijven VTTI B.V. en Hóegh 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. 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.	Geen vraag/opmerking

3	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 een 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.	Het Sloegebied is een industriegebied specifiek geschikt voor grootschalige (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen en is daartoe ook bestemd. Onderdeel van de vergunningverlening door GS is rekening houden met het beheersen van (stapelende) risico's, waarbij de veiligheidsregio als wettelijk adviseur advies geeft bij vergunningverlening (art. 4.33 Omgevingsbesluit). Waar nodig, zal deze terminal kunnen worden aangewezen als domino-inrichting. Voorts dient er een veiligheidsrapport te worden opgesteld, waarin, op grond van artikel 4.17 Bal de zones worden beschreven die door een zwaar ongeval kunnen worden getroffen, als zij van belang zijn voor de voorbereiding van de rampenbestrijding door de veiligheidsregio. Tevens is deze inrichting gehouden een veiligheidsbeheerssysteem op te stellen, inclusief intern noodplan. De veiligheidsregio kan toezien op het treffen van maatregelen ter voorkoming van zware ongevallen, als bevoegd gezag Seveso inrichtingen, tezamen met de omgevingsdienst en de Nederlandse Arbeidsinspectie. In de milieueffectrapportage worden de cumulatieve milieugevolgen, waaronder die betrekking hebben op externe veiligheid betrokken.
---	--	--

4	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.	Zie voorgaand antwoord. Dit is tevens onderdeel van het veiligheidsrapport.
5	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 LNGinstallatie 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.	Op nautisch vlak werken Vlaanderen en Nederland samen in het Scheldegebied om veilig en vlot scheepvaartverkeer te organiseren van en naar de Scheldehavens. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) is opgericht als (internationale) beheerder voor het gebruik van onder andere de Westerschelde. Binnen de GNA is ervaring met LNG-transporten. Verder is binnen het Basisnet geborgd hoe om te gaan met vervoer van gevaarlijke stoffen. In de reactie op zienswijze 202600030 is een toelichting gegeven over het vervoer van gevaarlijke stoffen en Basisnet.

6	Advies 1: Onderzoek in de MER wat de invloed is van deze toename van het oantal 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 binnenvaarschepen 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.	Voor alle transportroutes (weg-, water- en spoorwegen) in Nederland is het Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen (hierna genoemd: Basisnet) ingesteld. Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol. Om gevaarlijke stoffen te vervoeren moeten vervoerders zich houden aan veiligheidseisen. Transportroutes en de omgeving rond deze transportroutes moeten aan speciale eisen voldoen. Het Basisnet maakt het mogelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt op een zo veilig mogelijke manier en via de meest optimale route. Het Basisnet stelt ook eisen aan de omgeving, waarbij rekening moet worden gehouden met bepaalde risicoafstanden. Het totaalbeeld van alle transporten is bepalend voor het risicobeeld langs deze transportroutes. De rekentool voor het berekenen van het risico is in beheer bij het RIVM (Rijks Instituut voor Volkshygiëne en Milieu) en is alleen beschikbaar bij RIVM (dan wel het verantwoordelijk ministerie I&W). In de Wet Basisnet is geregeld dat een toetsing aan het Basisnet gedaan wordt door het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (I&W). I&W bepaalt jaarlijks op basis van de gerealiseerde totale aantallen vervoer het risicobeeld en publiceert de gegevens, deze zijn voor eenieder inzichtelijk. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding, wordt er onderzocht of er verbeteringen mogelijk zijn. Hierbij wordt afgestemd met vervoerders, infrabeheerders en bedrijven. In 2023 is door Ecorys in opdracht van I&W een evaluatie van het Basisnet uitgevoerd. In deze evaluatie is gesteld dat het huidige basisnet de focus legt op berekeningen (te technocratisch) en hiermee het primaire doel (veiligheid en duidelijkheid) onvoldoende aandacht krijgt. Deze evaluatie heeft ertoe geleid dat er door I&W afgelopen jaar gewerkt is aan een gereviseerd Basisnet, dit in overleg met en in samenwerking met decentrale overheden. In dit gereviseerde Basisnet (genaamd: Robuust Basisnet) zal de focus meer liggen op het primaire doel, namelijk de veiligheid. Dit Robuuste Basisnet zal tevens meer ingericht zijn
---	--	--

		op de gevolgen voor transport vanwege de energietransitie. Onder andere zullen de risicoplafonds worden vervangen door aandachtsgebieden, deze geven meer recht aan het effect bij een incident. Sturing zal niet meer achteraf plaatsvinden, maar middels vijfjaarlijkse verkenningen wordt vooruitgekeken en zo kan in een vroeg stadium worden gekeken naar de impact van toekomstige vervoersverwachtingen op de externe veiligheid. Meer informatie hierover is opgenomen in de Kamerbrief over de evaluatie Basisnet en de voortgang Robuust Basisnet. Volgens de tabel wetten.nl - Regeling - Regeling basisnet - BWBR0035000 wordt er voor de Westerschelde en haar mondingen al rekening gehouden met de stofcategorie GF3. Dat wil zeggen dat de aandachtsgebieden voor de Westerschelde al passend zijn voor het vervoer van LNG.
--	--	---

7	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.	De gevolgen van scheepvaart moeten worden meegenomen tot het punt waarop het (scheepvaart) verkeer zozeer is verspreid of gemengd met het heersende verkeer, dat het niet meer als een specifiek gevolg van het project kan worden geïdentificeerd. Buiten de Sloehaven wordt het onderdeel van het heersende verkeersbeeld op de Westerschelde en op overige binnenwateren
8	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	De gevolgen van scheepvaart moeten worden meegenomen tot het punt waarop het (scheepvaart) verkeer zozeer is verspreid of gemengd met het heersende verkeer, dat het niet meer als een specifiek gevolg van het project kan worden geïdentificeerd. Buiten de Sloehaven wordt het onderdeel van het heersende verkeersbeeld op de Westerschelde en op overige binnenwateren.
9	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.	Uw opmerkingen worden daar waar van toepassing meegenomen in de milieueffectrapportage.
Reactienummer 202600031		
1	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.	Geen vraag/opmerking

2	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).	Aanlanding van LNG per schip vanuit het buitenland is alleen mogelijk in een (industriële) zeehaven, zoals de haven in het Sloegebied. De aanvoer per schip is in beginsel een passende ontwikkeling in de industriële zeehaven. Borsele is en blijft een belangrijk knooppunt voor de landelijke stroomvoorziening, de plaatsing van de flexibele LNG-terminal doet daar niet aan af. Vanuit EZK worden de projecten integraal opgepakt. Ook voor de LNG-installatie geldt dat deze wordt meegewogen in de (cumulatieve) impact hiervan op de omgeving. 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.
3	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.	Het is jammer om te horen dat de beantwoording van de geuite zorgen en aandachtspunten niet naar tevredenheid is. De zorgen en aandachtspunten nemen wij uiterst serieus, echter de zorgen en aandachtspunten kunnen nog niet altijd inhoudelijk worden beantwoord, omdat deze nog nader onderwerp zijn van onderzoek.
4	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!'	Aanlanding van LNG per schip vanuit het buitenland is alleen mogelijk in een (industriële) zeehaven, zoals de haven in het Sloegebied. De aanvoer per schip is in beginsel een passende ontwikkeling in de industriële zeehaven. Borsele is en blijft een belangrijk knooppunt voor de landelijke stroomvoorziening, de plaatsing van de flexibele LNG-terminal doet daar niet aan af. Vanuit KGG worden de projecten integraal opgepakt. Ook voor de LNG-installatie geldt dat deze wordt meegewogen bij de beoordeling van de (cumulatieve) impact op de omgeving. 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.
5	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.	Geen vraag/opmerking

6	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. DeZET 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 ploegendienst 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.	De FSRU blijft als een schip geclassificeerd, geregistreerd onder een nog te bepalen vlag, en daarmee vallend onder internationaal geldende regels en voorschriften. Ook de bemanning op het schip valt onder deze internationale regels en voorschriften. De aanwezige personen op de FSRU betreft een volledige bemanning, aanwezig voor een veilige bedrijfsvoering en in staat om de FSRU in geval dat nodig is, binnen afzienbare tijd af te koppelen en weg te varen. Aanwezigheid is derhalve vereist omwille van de veiligheid en om de FSRU in geval van nood weg te kunnen varen. Daarnaast is de FSRU onderdeel van een nieuwe Seveso-inrichting en zal om die reden ook vergund worden en gebonden zijn aan voorschriften die aan de te verlenen omgevingsvergunningen worden verbonden. Wanneer de locatie definitief is gekozen, zal ook een gedetailleerde toetsing plaatsvinden aan het geldende omgevingsplan en waar nodig zal een omgevingsplanactiviteit worden aangevraagd, voor eventuele afwijkingen.
---	--	---

7	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.	De hoofdoelstelling van het realiseren van een LNG Terminal is het zeker stellen van de leveringszekerheid in Nederland. De import van LNG met als doel hervergassing om het gas in het nationale gasnetwerk in te voeren heeft de hoogste prioriteit. De “small-scale bunkering” is ondergeschikt hieraan. De LNG "small-scale bunkering" biedt de mogelijkheid - indien er voldoende ruimte is - om LNG naar kleinere schepen over te brengen die dit vervolgens als schonere brandstof kunnen leveren aan grote schepen en oceaanstomers op de Westerschelde. Veel schepen zijn in staat op zowel HFO (stookolie) als op LNG te varen. LNG biedt daarin een duidelijk milieuvoordeel.
---	---	---

8	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 LNGinstallatie 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-instaltatie 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-(beoorde[ings]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.	Dit project beoogt te voorzien in het borgen van leveringszekerheid, zoals toegelicht in de kamerbrief van de Minister van KGG van 30 september 2025 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 023, nr. 596). In deze brief wordt bevestigd het faciliteren van een zo divers mogelijke import een belangrijke prioriteit is. Een van de randvoorwaarden daarvoor is het faciliteren en op peil houden van voldoende LNG-importcapaciteit, waarbij expliciet naar dit initiatief wordt verwezen. Met een FSRU wordt flexibiliteit gecreëerd omdat de FSRU kan wegvaren na gebruik en elders weer kan worden ingezet. De NRD bepaalt de reikwijdte van het MER. Voor het MER geldt dat alleen het voorliggende initiatief (aanleg LNG-importterminal) wordt beoordeeld. Eventuele ombouw naar een andere activiteit naar fossielvrije energiedragers is wel een mogelijkheid, maar omdat dit nu niet aan de orde is bij het opstellen van de MER, is in de cNRD aangegeven dat dit nu niet onderdeel is van voorliggend project. Derhalve is deze benadering, beschouwen van het project waarvoor ook vergunning wordt aangevraagd, de enig toegestane en mogelijke benadering.
---	---	---

9	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.	Op grond van artikel 6.1 van de Energiewet valt onder het projectbesluit de aanleg van een (i) LNG-systeem inclusief (ii) de aansluiting van dat systeem op het transmissie- of distributiesysteem. Het project ‘stopt’ daarmee bij de aansluiting (het deel na de aansluiting is daardoor geen onderdeel van het (verplichte) projectbesluit). De aansluiting is – volgens de begripsomschrijving – het deel van het distributiesysteem dat bestaat uit de leiding(en) en daarmee verbonden hulpmiddelen tussen (in dit geval) het distributiesysteem en het LNG-systeem. Binnen de terminal zal vanaf de FSRU verbinding gemaakt worden met een bovengrondse hogedrukaardgasleiding op de kade. Deze leiding verlaat de terminal naar het aardgasnetwerk van GTS. GTS gaat over de aansluiting op het landelijke aardgasnetwerk en daarvoor wordt een separate procedure gevolgd. Met GTS vindt uiteraard overleg plaats over de aansluitmogelijkheden voor de te onderzoeken locaties. Zodra een locatie is vastgesteld kan GTS de procedure voor de aansluiting opstarten. Gelet op de samenhang tussen de beide projecten zullen ook de milieugevolgen van de beide projecten in het MER worden betrokken door een kwalitatieve beschrijving van het beoogde tracé en meetstation op te nemen.
---	---	--

10	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.	We zijn ons bewust van de drukte in het gebied. Nauwe afstemming vindt plaats met de netbeheerder en met nieuwe initiatieven in het Sloegebied. We zullen het waterstofnetwerk meenemen als raakvlakproject in de MER.
------------------	--	---

11	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 Stoegebied. 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.	Het is de intentie om de onderzoeken te baseren op zo volledig mogelijke informatie. Daarom de oproep om meer concreet aan te geven waar naar uw mening de informatie niet volledig of actueel is, ook als het projecten en procedures betreft die bij EZK liggen. In de cNRD zijn de autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten genoemd waarmee in elk geval rekening zal worden gehouden in het MER. Dit is geen uitputtende opsomming, in die zin dat ook niet genoemde ontwikkelingen alsnog zullen worden meegenomen als deze voldoende concreet blijken. Het Waterstofnetwerk Zuidwest Nederland en het Hoogspanningsstation Omgeving Sloegebied zijn relevante ontwikkelingen en zullen worden toegevoegd aan de NRD en meegenomen in het MER.
Reactienummer 202600032		

1	TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bedankt VTTI B.V. en Höegh 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.	Geen vraag/opmerking
2	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.	Wij hebben kennisgenomen van deze informatie en gaan waar nodig in overleg om af te stemmen.

3	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.	Daar waar nodig, zal de informatie worden verwerkt in de milieueffectrapportage. Er vindt regelmatig afstemming plaats met TenneT.
4	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 infrastructuren 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.	Er wordt rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving. Zie antwoord bij regel 96 202600032
5	Vanuit de toenemende ruimtelijke druk en complexiteit van de ondergrond verzoeken wij dat een EMCbeïnvloedingsstudie 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.	Er is reeds contact met de TenneT organisatie over bestaande en nieuwe ondergrondse infrastructuur. Wij herkennen de ruimtelijke druk en complexiteit van de ondergrond en zullen hierover in overleg blijven. Een EMC beïnvloedingsberekening zal, indien van toepassing, conform de actuele normen worden uitgevoerd. Vooral nog is een kunststof water transportleiding voorzien.
Reactienummer 202600033		

1	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.	De zorgen van indiener zijn begrijpelijk. Voorliggend document dat ter inzage ligt is de concept NRD, waarin de reikwijdte en detailniveau van de onderzoeken worden beschreven. De samenhang en cumulatie met andere ontwikkelingen is een belangrijk onderdeel van de m.e.r. 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 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). Naast de Nationale Omgevingsvisie, het Nationaal Plan Energiesysteem en het Programma Energiehoofdstructuur, is er binnen EZK 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. Vanuit deze samenwerking zijn er overzichtskaarten, zoals te raadplegen op https://www.overkernenergie.nl/documenten/2025/11/4/energie-projectenzeeland-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
--	--	--

2	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?.	Het Sloegebied is een industriegebied specifiek geschikt voor grootschalige (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen en is daartoe ook bestemd. 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 Zeeland Energy Terminal past binnen die contour. GS heeft aan DCMR mandaat verleend om als vergunningverlener de aanvraag voor de oprichting van Zeeland Energy Terminal in Zeeland te beoordelen en te toetsen aan - onder meer - eisen die worden gesteld aan externe veiligheidsaspecten. Bij het onderzoek naar de externe veiligheidsaspecten worden de actuele risico's/contouren betrokken. Zeeland Energy Terminal is een zogeheten Seveso inrichting, waarvoor een specifiek wettelijk regime geldt, op grond waarvan Zeeland Energy Terminal 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 Høegh Evi zullen gezamenlijk dit veiligheidsbeheerssysteem opstellen. De veiligheidscontour verandert niet dus door de voorgenomen activiteit. Het plaatsgebonden risico van de voorgenomen activiteit moet binnen de veiligheidscontour liggen. Dit wordt getoetst in de vergunningprocedure en het MER
---	--	--

3	Gebiedsregisseur Helaas ontbreekt het nog steeds aan een gebieds regisseur met helicoptervuew 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.	Geen vraag/opmerking
Reactienummer 202600034		
1	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.	De zorgen van inwoners van Borsele zijn begrijpelijk vanwege de vele ontwikkelingen en energie infrastructuur die hier samenkomen. In het MER wordt cumulatie met autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn) meegenomen. Deze cumulatie betreft onder andere externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.
2	Stapeling 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.	De zorgen van omwonenden zijn begrijpelijk. In het MER wordt cumulatie met autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn) meegenomen. Deze cumulatie betreft onder andere externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

3	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.	Zie bovenstaand antwoord.
4	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.	In het MER worden deze effecten in beeld gebracht en waar nodig mitigerende maatregelen onderzocht. De Zeeland Energy Terminal komt in een industriële omgeving.
5	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.	De zorgen van omwonenden zijn begrijpelijk. In het MER wordt cumulatie met autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn) meegenomen.
Reactienummer 202600035		
1	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).	Geen vraag/opmerking

2	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.	Het is jammer om te horen dat de beantwoording van de geuite zorgen en aandachtspunten niet naar tevredenheid is. De zorgen en aandachtspunten nemen wij uiterst serieus, echter de zorgen en aandachtspunten kunnen nog niet altijd inhoudelijk worden beantwoord, omdat deze nog onderwerp zijn van onderzoek.
---	--	---

3	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 LNGinstallatie een onaanvaardbare belemmering vormt voor lopende energieprojecten. Als dat het geval blijkt kan voor die locatie geen medewerking worden verleend'.	Geen vraag/opmerking
---	--	----------------------

4	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. WU verzoeken u nogmaals om de definitieve uitkomsten van de ruimtelijke puzzel af te wachten voordat er besluiten worden genomen over de FSRU.	Autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten moeten worden meegenomen in het onderzoek en daaruit volgen de eventuele belemmeringen. Wat betreft een ruimtelijk afwegingskader geldt dat de Omgevingswet (Besluit kwaliteit leefomgeving) en de relevante omgevingsplannen dit afwegingskader bevatten. We zijn ons bewust van de drukte in het gebied en de "ruimtelijke puzzel" die moet worden gelegd. Hiervoor zijn wij in nauwe afstemming met partijen van andere projecten. In het MER wordt cumulatie met autonome ontwikkelingen (projecten die al concreet en zeker zijn) en raakvlakprojecten (toekomstige ontwikkelingen die bekend zijn) meegenomen. Deze cumulatie betreft onder andere externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.\
---	---	---

5	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 hoort te maken 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.	De NRD bepaalt de reikwijdte van het MER. Voor het MER geldt dat alleen het voorliggende initiatief (aanleg LNG-importterminal) wordt beoordeeld. Eventuele ombouw naar een andere activiteit naar fossielvrije energiedragers is wel een mogelijkheid, maar omdat dit nu niet aan de orde is bij het opstellen van de MER, is in de cNRD aangegeven dat dit nu niet onderdeel is van voorliggend project. Derhalve is deze benadering, beschouwen van het project waarvoor ook vergunning wordt aangevraagd, de enig toegestane en mogelijke benadering.
---	---	--

6	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 oNRD 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 naaronze 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.	Op grond van artikel 6.1 van de Energiewet valt onder het projectbesluit de aanleg van een (i) LNG-systeem inclusief (ii) de aansluiting van dat systeem op het transmissie- of distributiesysteem. Het project ‘stopt’ daarmee bij de aansluiting (het deel na de aansluiting is daardoor geen onderdeel van het (verplichte) projectbesluit). De aansluiting is – volgens de begripsomschrijving – het deel van het distributiesysteem dat bestaat uit de leiding(en) en daarmee verbonden hulpmiddelen tussen (in dit geval) het distributiesysteem en het LNG-systeem. 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. Gelet op de samenhang tussen de beide projecten zullen ook de milieugevolgen van de beide projecten in het MER worden betrokken door een kwantitatieve beschrijving van het beoogde trace en meetstation. Het Waterstofnetwerk Zuidwest Nederland en het Hoogspanningsstation Omgeving Sloegebied zijn relevante ontwikkelingen en zullen worden toegevoegd aan de NRD en meegenomen in het MER.
---	--	--

7	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 lid2 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.	Zie hierboven
8	Omgevingsveiligheid In onze zienswijze op het V&P hebben wij aangegeven dat in het voortraject door de gemeente Vlissingen is gezocht 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".	De gevolgen van scheepvaart moeten worden meegenomen tot het punt waarop het (scheepvaart) verkeer zozeer is verspreid of gemengd met het heersende verkeer, dat het niet meer als een specifiek gevolg van het project kan worden geïdentificeerd. Buiten de Sloehaven wordt het onderdeel van het heersende verkeersbeeld op de Westerschelde en op overige binnenwateren In de reactie op zienswijze 202600030 is een toelichting gegeven over het vervoer van gevaarlijke stoffen en Basisnet. In de milieueffectrapportage en vergunningaanvraag worden de scheepvaartbewegingen ten behoeve van Zeeland Energy Terminal betrokken, waaronder de aanvoer van LNG, de small scale carriers en eventueel andere vervoersbewegingen, totdat deze opgaan in het heersende verkeersbeeld.

9	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.	Voor alle locaties geldt dat zij onderdeel zijn van het Basisnet, en hiermee geschikt als potentiële locatie voor Zeeland Energy Terminal. Deze factor is hierom geen onderscheidende factor voor de keuze van de locatie. In de reactie op zienswijze 202600030 is een toelichting gegeven over het vervoer van gevaarlijke stoffen en Basisnet. .
10	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.	Zie bovenstaand De NRD bepaalt de reikwijdte van het MER. Voor het MER geldt dat alleen het voorliggende initiatief (aanleg LNG-importterminal) wordt beoordeeld. Eventuele ombouw naar een andere activiteit naar fossielvrije energiedragers is wel een mogelijkheid, maar omdat dit nu niet aan de orde is bij het opstellen van de MER, is in de cNRD aangegeven dat dit nu niet onderdeel is van voorliggend project. Derhalve is deze benadering, beschouwen van het project waarvoor ook vergunning wordt aangevraagd, de enig toegestane en mogelijke benadering. De commissie MER heeft in haar advies over Evolution Terminal advies gegeven over de effecten omzetting van LPG- naar ammoniakopslag, omdat die initiatiefnemer, naast de op- en

		overslag van ammoniak, ook de mogelijkheid heeft aangevraagd om LPG op te slaan. Initiatiefnemer Zeeland Energy Terminal vraagt niet iets dergelijks aan. In dit project vraagt ZET enkel aan een LNG-importterminal.
11	Wij vragen hier met name aandacht voor, omdat de FSRU wordt bevoorradat 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 gemoeld 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.	De NRD bepaalt de reikwijdte van het MER. Voor het MER geldt dat alleen het voorliggende initiatief (aanleg LNG-importterminal) wordt beoordeeld. Eventuele ombouw naar een andere activiteit naar fossielvrije energiedragers is wel een mogelijkheid, maar omdat dit nu niet aan de orde is bij het opstellen van de MER, is in de cNRD aangegeven dat dit nu niet onderdeel is van voorliggend project. Derhalve is deze benadering, beschouwen van het project waarvoor ook vergunning wordt aangevraagd, de enig toegestane en mogelijke benadering. In de reactie op zienswijze 202600030 is een toelichting gegeven over het vervoer van gevaarlijke stoffen en Basisnet.

12	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.	Geen vraag/opmerking
13	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.	geen vraag/opmerking

14	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.	Het is de intentie om de onderzoeken te baseren op zo volledig mogelijke informatie. Daarom blijven wij graag in overleg om meer concreet te krijgen waar naar uw mening de informatie nog niet volledig of actueel is, met name als het projecten en procedures betreft die niet bij KGG liggen. In de cNRD zijn de autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten genoemd waarmee in elk geval rekening zal worden gehouden in het MER. Dit is geen uitputtende opsomming, in die zin dat ook niet genoemde ontwikkelingen alsnog in het MER zullen worden meegenomen als deze relevant blijken.
15	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.	Nadere uitwerking wordt opgenomen in het MER. Op basis van de aangereikte informatie in de zienswijzen worden aandacht besteed aan de ontwikkelingen in de ruimte, voor zover dat binnen de mogelijkheden van het projectteam ligt. Het ministerie is zich bewust van de stapeling van initiatieven binnen deze regio.

16	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.	De naamgeving Vlissingen-Oost zal in het vervolg consequent gehanteerd worden.
17	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.	geen vraag/opmerking

18	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.	De FSRU zal als een schip worden geclassificeerd, geregistreerd onder een nog te bepalen vlag, en daarmee vallend onder internationaal geldende regels en voorschriften. Ook de bemanning op het schip valt onder deze internationale regels en voorschriften. De aanwezige personen op de FSRU betreft een volledige bemanning, aanwezig voor een veilige bedrijfsvoering en in staat om de FSRU in geval dat nodig is, binnen afzienbare tijd af te koppelen en weg te varen. Aanwezigheid is derhalve vereist omwille van de veiligheid en om de FSRU in geval van nood weg te kunnen varen. Daarnaast is de FSRU onderdeel van een nieuwe Seveso-inrichting en zal om die reden ook vergund worden en gebonden zijn aan voorschriften die aan de te verlenen omgevingsvergunningen verbonden voorschriften. Wanneer de locatie definitief is gekozen, zal ook een gedetailleerde toetsing plaatsvinden aan het geldende omgevingsplan en waar nodig zal een omgevingsplanactiviteit worden aangevraagd, voor eventuele afwijkingen. In de vergunning van de Eems Energy Terminal is een overweging opgenomen over de status van de FSRU. Deze zal worden betrokken bij de verdere uitwerking van het projectbesluit.
----	--	---

19	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.	De hoofdoelstelling van het realiseren van een LNG Terminal is het zeker stellen van de leveringszekerheid in Nederland. De import van LNG met als doel hervergassing om het gas in het nationale gasnetwerk in te voeren heeft de hoogste prioriteit. De LNG "small-scale bunkering" biedt de mogelijkheid - indien er voldoende ruimte is - om LNG naar kleinere schepen over te brengen die dit vervolgens als schonere brandstof kunnen leveren aan grote schepen en oceaanstomers op de Westerschelde. Deze schepen zijn in staat op zowel HFO (stookolie) als op LNG te varen. LNG biedt daarin een duidelijk milieuvoordeel.
20	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.	Er vindt overleg plaats van de bevoegde gezagen waarin demarcatie van verantwoordelijkheden, verwachtingen omtrent inzet en de planning onderwerp van gesprek zullen zijn.

21	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.	De aanwezige personen op de FSRU betreft een volledige bemanning, aanwezig voor een veilige bedrijfsvoering en in staat om de FSRU in geval dat nodig is, binnen afzienbare tijd af te koppelen en weg te varen. Aanwezigheid is derhalve vereist omwille van de veiligheid en om de FSRU in geval van nood weg te kunnen varen. Daarnaast is de FSRU onderdeel van een nieuwe Seveso-inrichting en zal om die reden ook vergund worden en gebonden zijn aan voorschriften die aan de te verlenen omgevingsvergunningen verbonden voorschriften. Wanneer de locatie definitief is gekozen, zal ook een gedetailleerde toetsing plaatsvinden aan het geldende omgevingsplan en waar nodig zal een omgevingsplanactiviteit worden aangevraagd, voor eventuele afwijkingen.
22	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.	Onderdeel van de uitwerking van het project is een akoestisch onderzoek dat inzichtelijk maakt welke geluidsbronnen aanwezig zijn en wat de emissie naar de omgeving is. Dit onderzoek zal voldoen aan de wettelijke eisen. In de milieueffectrapportage wordt deze meegewogen. Voor het geluidsonderzoek geldt dat de maatgevende situatie de geluidproductie is waarbij een LNG-carrier aangemeerd ligt naast de FSRU en losactiviteiten plaats vinden Hierbij behoort ook een detailtoetsing aan het geldende omgevingsplan.
23	Verder is het paraplubestemmingsplan parkeernormering van toepassing. Hierbij het verzoek om aan te tonen dat hieraan voldaan wordt.	Toetsing aan de parkeernormering zal plaatsvinden bij de detail toetsing aan het geldende omgevingsplan. De verwachting is dat de parkeerdruk door het project laag zal zijn. .

24	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 'bUv. 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.	Uiteraard zal dit voor beide locaties van toepassing zijn.
25	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 FRSU in ieder geval niet eerder in gebruik te laten nemen dan dat er walstroom beschikbaar is.	Onderdeel van het project is het afstemmen met de netbeheerder over de benodigde capaciteit en het aanleggen van aanvullende voorzieningen voor het leveren ervan. Uitgangspunt voor het project is dat er gebruik gemaakt wordt van een vaste stroomaansluiting.

26	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.	Hartelijk dank voor deze opmerking. We zullen dit aanpassen naar Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Er vindt overleg plaats met de GNA wat betreft de impact van het project.
27	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.	Bij de verdere uitwerking van het project zal gebruik worden gemaakt van de beschikbare (openbare) gegevens. De Vlissingse bouwstenen zullen bij de verdere uitwerking worden betrokken. Daar waar nodig vindt afstemming plaats met de bevoegde gezagen in de regio.