

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Zeeland Energy Terminal
Postbus 111
9200 AC Drachten

UW BRIEF VAN	UW KENMERK	ONS KENMERK 2812962 / 2814132	DATUM 22 januari 2026
BEHANDELD DOOR RA Bakker	BEZOEKADRES Paul Krugerstraat 1	TELEFOON +31118487165	BIJLAGEN 2
ONDERWERP Reactie concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeland Energy Terminal			

Geachte heer, mevrouw,

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

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

Reactienota V&P

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

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

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

Advies gebiedsverbinder Knops

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

Hierin constateert de heer Knops dat er spanning bestaat tussen de mogelijke komst van de kerncentrales met andere ruimtelijke initiatieven. Hij adviseert om te komen tot een afgestemde aanpak, omdat anders het risico bestaat dat de ontwikkelingsdoelen van zowel

de bouw van twee kerncentrales als andere projecten worden belemmerd of in een later stadium tenietgedaan worden door parallelle initiatieven.

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

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

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

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

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

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

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

Projectscope

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

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

Wij hebben verzocht om aan te tonen dat er geen sprake is van strijdigheid met artikel 11.7 lid 2 van het Omgevingsbesluit. Naar onze mening is dat nog steeds niet afdoende aangetoond. Nu naar onze mening niet aangetoond is dat er geen sprake van strijdigheid is met het betreffende artikel, gaan wij ervanuit dat ook de inzet van de terminal voor andere energiedragers onderdeel uit maakt van de projectscope. Wij verzoeken u dan ook in beeld te brengen voor welke stoffen/energiedragers de terminal in de toekomst gebruikt kan worden en welke effecten deze verschillende stoffen kunnen hebben.

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

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

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

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

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

Omgevingsveiligheid

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

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

Aangezien de technische notie - waarin meerdere zeehavens in Nederland met elkaar worden vergeleken op geschiktheid voor de realisatie van ZET – onderdeel uitmaakt van het cNRD, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen naar onze mening wel degelijk een onderscheidend criterium zijn. Wij verzoeken u dan ook om de technische notitie - die onderdeel uitmaakt van de cNRD - hierop aan te vullen en aan de hand van de uitkomsten daarvan opnieuw te beoordelen of zeehavens in Zeeland de meest geschikte locatie zijn voor de realisatie van ZET.

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

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

Cumulatieve effecten

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

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

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

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

In de reactienota is opgenomen dat in het MER rekening wordt gehouden met autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten (ontwikkelingen die nog niet zekere doorgang hebben maar wel bekend zijn). Aangegeven is dat dit niet alleen de Rijksinvesteringsprojecten zijn,

maar dat dit ook andersoortige ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Aangegeven is dat het kader van gebiedsgericht werken het project ZET en de locatiekeuze voortdurend afgestemd wordt met de andere projecten, zoals kernenergie. Aangegeven is dat ook de gemeente(n) betrokken zullen worden als stakeholders om een volledig beeld te vormen van alle relevante ontwikkelingen.

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

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

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

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

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

Benaming Vlissingen-Oost

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

Andere aandachtspunten

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

Is de FSRU een schip?

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

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

Tijdens een ambtelijk overleg d.d. 15 december 2025 is de afspraak gemaakt dat door KKG uitgezocht wordt hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden bij de Eemshaven Terminal over het vraagstuk of de FSRU als een schip aangemerkt moet worden. Afsproken is dat deze informatie teruggekoppeld wordt aan de gemeente Vlissingen. Deze terugkoppeling hebben wij nog niet ontvangen, zodat voor ons niet aangetoond is dat de FSRU geclassificeerd blijft als een schip. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat er geen sprake is van een schip, aangezien de FSRU een zelfstandige inrichting betreft. Aangezien in het omgevingsplan is vastgelegd dat nachtverblijf niet is toegestaan in Vlissingen-Oost - met dien verstande dat nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip wel is toegestaan gedurende de tijd dat het schip in het plangebied moet verblijven - zijn wij van mening dat er niet overnacht mag worden op

de FSRU. Dit standpunt kan wellicht veranderen op het moment dat er invulling is gegeven aan de toezegging van het ministerie van KGG aan ons over hoe de beoordeling bij de Eemshaven Terminal heeft plaatsgevonden.

Overslag LNG

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

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

Bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning bouwen

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

Bestemmingsplannen

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

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

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

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

Ten aanzien van de locatie Quarleshaven-North staat achter de zin 'Voor de technische uitwerking van het project het uitgangspunt is dat wordt voldaan aan het bestemmingsplan' tussen haakjes 'bijv. geluid, stikstof etc.' Dit staat niet achter dezelfde zin bij de locatie Van Cittershaven. Wij kunnen niet plaatsen waarom dit bij de ene locatie wel genoemd is en bij de andere locatie niet, maar onder andere onderzoek naar geluid en stikstof is in ieder geval voor beide locaties vereist.

Walstroom

In het V&P werd gesteld dat de locatie voorzien moet kunnen worden van walstroom.

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

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

Maritieme veiligheid

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

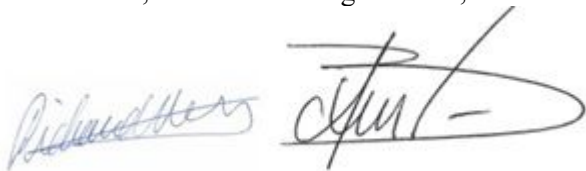
Vlissingse bouwstenen

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

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

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,



drs. R.D.A. Wiskerke drs. A.R.B. van den Tillaar