



gemeente
BORSELE

DCMR Milieudienst Rijnmond,
Reguleren en Adviseren, bur. Ruimte & Leefomgeving
t.a.v. Adviesloket Ruimte & Leefomgeving
Postbus 843
3100 AV Schiedam



Uw kenmerk :
Uw brief van :
Behandeld door : Auteur - Formele naam
Doorkiesnummer :

Zaaknummer : Zaaknummer
Documentnummer : Docnummer
Bijlagen : -
Heinkenszand, 21 februari 2024

Onderwerp: zienswijze over het voornemen en het Milieueffectrapport ten behoeve van de realisatie van een Bulkterminal, Europaweg-Zuid 4, gemeente Vlissingen

Geachte mevrouw, heer,

Naar aanleiding van de publicatie in het Provinciaal Blad van 10 januari 2024, nr. 362 hebben wij kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna NRD) Alpha Terminals BV, Planstatus: 2° concept, datum 18 april 2019 én de Milieueffectrapportage (hierna MER) v2.2. Evolution Terminals BV d.d. 30 november 2023 en alle daarbij behorende stukken. Voordat wij inhoudelijk in te gaan op onderdelen uit het MER, willen wij hierbij eerst onze bedenkingen uiten bij de in de publicatie genoemde termijn om schriftelijk zienswijzen in te dienen. De kennisgeving is geplaatst op 10 januari 2024. Daarom vangt naar onze mening de termijn tot het indienen van zienswijzen niet eerder aan dan op 11 januari 2024 en loopt deze tot en met 22 februari 2024. Daarmee is deze zienswijze tijdig ingediend en komt deze voor een inhoudelijke beoordeling in aanmerking.

Het voornemen

Evolution Terminals BV (hierna ETBV) is voornemens om aan de Europaweg Zuid 4 in Ritthem een moderne en innovatieve vloeibare bulkterminal te bouwen voor groene waterstoffen. Binnen de terminal gaat ammoniak, lpg, methanol en biodiesel/biobrandstoffen op- en overgeslagen worden.

Grootschalige energietransitie (omgeving) Vlissingen-Oost

In (de omgeving van) het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost (hierna Sloegebied), in het bijzonder op het grondgebied van de gemeente Borsele, komt reeds een aanzienlijk aantal, door de rijksoverheid geïnitieerde, impactvolle ontwikkelingen op het gebied van grootschalige energietransitie samen. Deze projecten van nationaal belang vragen veel van de beperkte fysieke ruimte en hebben allemaal in meer of mindere mate impact op de omgeving én op elkaar. Momenteel tellen we op ons grondgebied zeven lopende en aanstaande Rijkscoördinatieregelingprocedures/projectprocedures die de komende jaren deels parallel en deels volgtijdelijk worden doorlopen. Niet uitgesloten is dat de komst van bovengenoemde bulkterminal op gespannen voet staat met de rijksprojecten die zich momenteel afspelen en aandienen in (de omgeving van) het Sloegebied in het kader van de grootschalige energietransitie.

Met als mogelijke consequentie dat (een aantal van) deze projecten uiteindelijk niet gerealiseerd kunnen worden vanwege de beperkte fysieke ruimte en/of de impact die de komst van de bulkterminal met zich brengt ten opzichte van andere projecten. Dit is, met het oog op de door het kabinet gestelde doelstelling om in Nederland in 2035 geen CO₂ meer uit te stoten bij de opwekking van elektriciteit, niet gewenst.

Transportrisico's ammoniak, lpg, methanol en diesel

Bovendien brengt de bulkterminal ook aanzienlijke transportrisico's met zich mee voor transport over het spoor, via de weg en over het water. Dit raakt niet alleen de gemeente Borsele, maar ook een fors aantal andere Zeeuwse gemeenten.

Uitgangspunten

In de stukken wordt wisselend gesproken over opslagcapaciteit in m³ en over doorzet in tonnage. Onderstaand houden wij de doorzet in tonnages aan, zoals opgenomen in bijlage 19 (QRA ETBV NH₃ opslag v1.4 25 september 2023) bij het Milieueffectrapport.

In totaal wordt er 7.054.527 ton per jaar doorgezet. Circa 90% wordt via binnenvaart verder getransporteerd, 5% per spoor en 5% over de weg. Het gaat in alle drie de verkeersmodaliteiten om een forse toename van transportbewegingen.

Transport per zee- en binnenvaart

In de MER wordt weliswaar gesproken over 155 zeeschepen, maar niet uitgesloten is dat dit een vervoersaantal betreft uit gedateerde documentatie. Jaarlijks worden door Rijkswaterstaat de monitoringscijfers vermeld in de Basisnetrapportage. Voor een actueler beeld wordt aangeraden van deze monitoringscijfers uit te gaan.

Uit de QRA volgt dat de aanvoer van de gevaarlijke stoffen (ammoniak, diesel en methanol) op jaarbasis plaatsvindt met 172 zeeschepen. Dit aantal zeeschepen is onder te verdelen in 31 zeeschepen met ammoniak (categorie GT3), 26 met diesel en 115 met methanol.

De verlading van de bulkterminal per binnenvaart heeft een toename van 2.000 binnenvaartschepen tot gevolg. Niet duidelijk is welke route de binnenvaart neemt. Gaat dit via het Kanaal door Zuid -Beveland, het Schelde-Rijnkanaal, via het Kanaal van Gent naar Terneuzen of via alle drie deze vaarverbindingen? En wat is dan de onderlinge verhouding hierin? Wij willen hier graag inzicht in.

Uit de monitoringsrapportage blijkt dat voor de Westerschelde geldt dat de overschrijding van de referentievervoershoeveelheid toxische vloeistof (LT1) met binnenvaartschepen en overschrijding van de referentievervoershoeveelheden LT1 en LT2 met zeevaartschepen worden gecompenseerd door de geringe hoeveelheid gerealiseerde transporten GT3 door zee- en binnenvaartschepen. Het effect van de toename door ETBV is niet in beeld gebracht. Een QRA waarin de transportrisico's op het water bepaald worden zou onderdeel moeten zijn van deze MER. Voor binnenvaart is RBMII het geschikte rekenpakket, voor de zeevaart is een aangepast rekenmodel van Safeti ontwikkeld.

Door de klimaatveranderingen kunnen er extremen ontstaan in het weer, waardoor er in de zomer door droogte sprake kan zijn van lage waterstanden in de rivieren of juist hoge waterstanden vanwege hevige regenval. Beide extremen kunnen de binnenvaart stagneren. Voorgaande jaren leert ons dat bij stagnatie van de binnenvaart het spoorvervoer en wegtransport wordt ingezet. Het scenario van extreme weersinvloeden is niet behandeld in deze MER. Wij dringen er bij deze bij

u op aan om hier alsnog aandacht voor te vragen bij ETBV. En de uitkomsten hiervan te betrekken in de besluitvorming.

Transport per spoor

De doorzet/verlading per spoor betreft 396.000 ton per jaar. Het betreft een toename van 300 treinen per jaar (gemiddeld 6 per week), waarbij elke trein bestaat uit 24 spoorketelwagons (hierna *skw*). Dit betekent een toename van 7.200 *skw*/jaar, onderverdeeld in 563 ketelwagons met (bio)diesel, 5.579 ketelwagons met methanol en 1.058 ketelwagons met ammoniak. Dit zijn 7.200 extra spoorketelwagons op de Zeeuwse lijn over het grondgebied van de gemeenten Borsele, Goes, Kapelle en Reimerswaal, dwars door diverse grote en kleine kernen en woonconcentraties richting Noord-Brabant. Dit aantal van 7.200 *skw* komt bovenop het huidige aantal van 13.000 *skw* per jaar dat over het spoor rijdt.

Ook voor het transport per spoor worden in de MER gedateerde vervoersaantallen vermeld (uit 2016). Prorail vermeldt jaarlijks de monitoringscijfers in de Basisnetrapportage. De realisatiecijfers van 2022 laten zien dat er 9.325 *skw* met brandbaar gas (stofcategorie A) zijn vervoerd in 2022. De overige stofcategorieën zijn niet vervoerd. Uitgaande van deze aantallen komt het totaal te verwachten ketelwagons met gevaarlijke stoffen op 16.525 per jaar. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke groei van het transport brandbaar gas (categorie A).

Het effect van deze toename is niet in beeld gebracht. Een QRA waarin de transportrisico's op het spoor bepaald worden zou onderdeel moeten zijn van deze MER. Wij dringen er bij deze bij u op aan om hier alsnog aandacht voor te vragen bij ETBV in het kader van de MER. En de uitkomsten hiervan te betrekken in de besluitvorming.

Uit de monitoringsgegevens van het spoor blijkt dat uit de Zeeuwse lijn, oftewel Basisnetroute 11, is voorzien van het spoorbeveiligingssysteem ATB-EG. Het moderne Europese systeem ETCS zal voorlopig niet aangebracht worden op deze route.

Door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, onder meer door de komst van de bulkterminal van ETBV in het Sloegebied, nemen de risico's voor de omgeving onverantwoord toe. Zeker gezien het gegeven dat het spoor door een aantal woonkernen en kleinere buurtschappen loopt. Het betreft niet alleen het aspect veiligheid, maar ook geluid en trillingen zijn hierbij aandachtspunten.

Transport over de weg

In de MER op pagina 12 en 49 wordt vermeld dat er geen vrachtwagens met ammoniak geladen worden. In bijlage 2 van de QRA van ETBV versie 1.4 is echter sprake van 2.351 vrachtwagens ammoniak per jaar. Dit komt niet met elkaar overeen. Wij willen hier meer duidelijkheid over. In de rapportage QRA is opgenomen dat er sprake is van een toename van 16.000 vrachtwagens met gevaarlijke stoffen per jaar als gevolg van de bulkterminal van ETBV.

Uit de monitoringsrapportage 2022 blijkt voor het Basisnet weg een overschrijding op de A58. Deze is waarschijnlijk het gevolg van lpg-transporten. Met andere woorden, met het huidige aantal transporten is er al sprake van een overschrijding van het risicoplafond.

Het effect van deze toename van het aantal transporten als gevolg van de bulkterminal van ETBV is niet in beeld gebracht. Een QRA waarin de transportrisico's op de A58 bepaald worden zou onderdeel moeten zijn van deze MER. Wij dringen er bij deze bij u op aan om hier alsnog aandacht voor te vragen bij ETBV in het kader van de MER. En de uitkomsten hiervan te betrekken in de besluitvorming.

Lpg

In de MER worden geen aantallen genoemd voor de opslag, verladingen en het vervoer van lpg, terwijl dit toch een realistisch scenario is, waarbij lpg toch een belangrijke risicobron is. Immers in de MER wordt aangegeven dat er mogelijk eerst lpg wordt opgeslagen in de ammoniaktanks. Dit is afhankelijk van de ontwikkeling van de vraag naar verduurzaming. De effecten van de opslag, verladingen en vervoer van lpg ontbreken en zouden aan deze MER toegevoegd moeten worden. Wij dringen er bij deze bij u op aan om hier alsnog aandacht voor te vragen bij ETBV in het kader van de MER. En de uitkomsten hiervan te betrekken in de besluitvorming.

Vervoer ammoniak per buisleiding

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de modaliteit buisleidingen een uitstekend alternatief. Deze wijze van vervoer van ammoniak zou in deze MER verder onderzocht moeten worden. Wij dringen er bij deze bij u op aan om hier alsnog aandacht voor te vragen bij ETBV in het kader van de MER. En de uitkomsten hiervan te betrekken in de besluitvorming.

Samenvattend

1. Actuele monitoringscijfers
Maak gebruik van de actuele monitoringscijfers van het basisnet. Dit geldt voor vervoer over het water, het spoor en de weg.
2. QRA transportrisico's
Breng de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen in beeld met een QRA voor het vervoer over het water, het spoor en de weg. De opmerking dat het vervoer van gevaarlijke stoffen van ETBV over het spoor en de weg mogelijk is, maar wel effect heeft op (het opvullen van) risicoplafonds én dat nog met het ministerie moet worden afgestemd wat het effect is van het opvullen van deze risicoplafonds, doet geen recht aan de problematiek. Afstemming moet voorafgaand aan de ontwikkeling plaatsvinden.
3. Beveiligingen spoor
Onderzoek de mogelijkheden om Basisnetroute 11 oftewel de Zeeuwse lijn veiliger te maken.
4. Trillingen en geluid spoor
Doe ook onderzoek naar de toename van geluid en trillingen wegens de 7.200 extra spoorketelwagons op de Zeeuwse lijn.
5. lpg
Actualiseer de MER met betrekking tot de opslag en het vervoer van lpg. Een incident met lpg is een dominant risico en mag in de MER niet ontbreken.
6. Buisleidingen
Onderzoek de mogelijkheden van het transport van ammoniak via buisleidingen. Neem dit op als een alternatief transportscenario.

Tot slot

Wij verzoeken u deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming op de aanvraag van ETBV.

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