



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Evolution Terminals B.V. (te Vlissingen)

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

3 oktober 2025 / projectnummer: 3802



1 Advies over het MER en de aanvulling in het kort

Evolution Terminals wil een bulkterminal realiseren voor de op- en overslag van vloeibaar ammoniak, methanol en biobrandstoffen. De ontwikkeling vindt plaats op het zeehaven- en industrieterrein Sloe bij Vlissingen. Met de ontwikkeling wil Evolution Terminals bijdragen aan de energietransitie.¹ De aanvoer van stoffen zal plaatsvinden met zeeschepen, de doorvoer vooral met binnenvaartschepen en deels over het spoor en de weg.

Er is een omgevingsvergunning milieu nodig om de ontwikkeling mogelijk te maken. Hiervoor is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.² Op verzoek van provincie Zeeland adviseerde de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) in april 2024 over de juistheid en volledigheid van dit MER. De Commissie constateerde toen dat belangrijke informatie ontbrak.³ Naar aanleiding van dit advies is het MER aangevuld.⁴ De provincie Zeeland heeft de Commissie gevraagd te adviseren over dit aangevulde MER. De Commissie gaat in dit advies in op de juistheid en volledigheid van het aangevulde MER.

Wat staat in het MER en in de aanvulling?

Evolution Terminals wil op het voormalige, nu braakliggende, Thermphos-terrein, een opslagcapaciteit realiseren van 850.000 m³. In het MER staat dat is gekozen voor een breed aanbod van energiedragers, namelijk ammoniak, methanol en biobrandstoffen. De ammoniakopslagtanks worden zo ontworpen dat het ook mogelijk is om LPG⁵ op te slaan ('LPG ready').⁶ Het terrein wordt veilig ingericht door verschillende producten gescheiden op te slaan, afstand te realiseren en te kiezen voor kleine tanks.

In het MER staat dat er geen relevante effecten worden verwacht voor geluid, geur en luchtkwaliteit. Dit onder andere omdat de afstand tot woningen groot is. Volgens het MER zijn de effecten op de natuur beperkt en niet significant.

In de aanvulling is de informatie over externe veiligheid aangevuld en nader omschreven op de volgende punten:

- De maatregelen beschrijven de best beschikbare technieken en leiden tot een acceptabel veiligheidsrisico.
- Domino-effecten die kunnen optreden bij omliggende bedrijven als sprake is van een calamiteit bij Evolution Terminals, zijn nader uitgewerkt. Deze uitwerking leidt niet tot een aanpassing in de effectbeoordeling.

¹ Ammoniak is een chemische verbinding van stikstof en waterstof, met de formule NH₃. Ammoniak kan op een duurzame manier worden geproduceerd door waterstof te verkrijgen via elektrolyse, waarbij hernieuwbare energiebronnen zoals wind- of zonne-energie worden gebruikt. Ammoniak is eenvoudiger te transporteren en op te slaan dan waterstof. Bovendien heeft ammoniak een hogere energiedichtheid dan waterstof, wat betekent dat er meer energie in een bepaald volume zit. Als ammoniak weer wordt omgezet in waterstof, kan dat worden gebruikt als energiebron. Zie voor meer informatie: [Ammoniak als energiedrager | DCMR](#).

² *Evolution Terminals Vlissingen, Milieueffectrapportage v2.2*, 30 november 2023: [013434_3802_MER_Evolution_Terminals_v.2.2_30112023__20181607.pdf](#).

³ Advies over MER Evolution Terminals B.V., 11 april 2024: [a3802ts](#).

⁴ *Aanvulling MER Evolution Terminals B.V. VO.4*, gemeente Vlissingen, 12 mei 2025.

⁵ De Commissie merkt op dat LPG een fossiele brandstof is, waardoor de op- en overslag van LPG (in tegenstelling tot ammoniak) niet bijdraagt aan de energietransitie.

⁶ Het gelijktijdig opslaan van ammoniak en LPG wordt daarbij uitgesloten.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is op een groot aantal punten uit het voorlopige toetsingsadvies voldoende en correct aangevuld. Er is meer informatie gegeven over de opslag van LPG/ammoniak, domino-effecten, scheepvaartveiligheid, transport over het spoor en klimaatadaptatie en –mitigatie. De gehanteerde uitgangspunten voor de schepenmix en de doorwerking daarvan zijn verduidelijkt.

Omdat nog geen actuele ontwerp-omgevingsvergunning (inclusief de vergunningaanvraag) ter beschikking is gesteld, kan de Commissie niet beoordelen in hoeverre de aanvulling daarop aansluit. Het bevoegd gezag moet dus zelf beoordelen of het aangevulde MER, de vergunningsaanvraag en ontwerpvergunning op elkaar aansluiten.

De Commissie signaleert dat bij de toetsing van het aangevulde MER belangrijke informatie ontbreekt of nog onvolledig is. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de omgevingsvergunning voor Evolution Terminals. Het gaat om de volgende punten:

- **Veiligheidseisen (tijdelijke) opslag van LPG en effecten omzetting van LPG- naar ammoniakopslag.** Naast de op- en overslag van ammoniak, wil de initiatiefnemer ook de mogelijkheid hebben om LPG op te slaan. Onduidelijk is of het mogelijk is om gelijktijdig aan de (veiligheids)eisen voor ammoniak en LPG te voldoen, of dat mogelijk sprake is van aanvullende en/of conflicterende eisen (bijvoorbeeld ten aanzien van de specificaties van de benodigde pompen of materiaalkeuzes). In het aangevulde MER is daarnaast niet beschreven hoe de procedure eruit ziet voor de transitie van LPG naar ammoniak en hoe potentiële hiermee geïntroduceerde risico's worden vermeden.
- **Veiligheid van ammoniaktransport over de weg.** In het veiligheidsonderzoek (QRA) is uitgegaan van transport van ammoniak met tankwagens. In de aanvulling staat dat deze activiteit niet zal plaatsvinden. Door de tankwagens wel mee te rekenen in de QRA past de beschrijving van de veiligheidsberekening dus niet bij de toekomstige situatie die de initiatiefnemer wil aanvragen. Hoewel het plaatsgebonden risico hierdoor hoogstwaarschijnlijk niet wordt beïnvloed, is het een inconsistentie.
- **Geureffecten op basis van hedonische waarde.** De beoordeling van de geureffecten is gebaseerd op de zogeheten 'hedonische waarde'. Daarmee wordt bepaald hoe aangenaam of onaangenaam een geur is. Deze methode is echter ingetrokken door de normcommissie geurmetingen van NEN, omdat deze als onvoldoende betrouwbaar wordt beschouwd. Deze methode kan daarom niet meer worden gebruikt voor vergunningsdoeleinden⁷. Het is dus belangrijk om in het MER te beschrijven en onderbouwen dat er sprake is van een acceptabele geursituatie. In het MER staat dat een fabriek in Amsterdam (Argent Energy) vergelijkbare geuremissies veroorzaakt.⁸ Deze aannames vereisen een nadere onderbouwing.
- **Effecten op beschermde gebieden en soorten.** In het (aangevulde) MER wordt geconcludeerd dat geen significante effecten worden verwacht op Natura 2000-gebieden. Deze conclusie is nog onvoldoende onderbouwd. De extra onderbouwing is nodig om aan te tonen dat het project binnen de natuurwetgeving uitvoerbaar is. Het is belangrijk voor de beoordeling van effecten op beschermde soorten om te onderbouwen hoe gegevens over de aan- of afwezigheid van beschermde soorten verzameld zijn, of om te verwijzen naar de gegevens die gebruikt zijn met de bijbehorende referenties.

⁷ Zie voor meer informatie: [NVN Geurkwaliteit ingetrokken, alternatief is dringend gewen](#).

⁸ Deze fabriek wordt in het MER gebruikt als referentie om de geuremissie van Evolution Terminal in te schatten.

De Commissie adviseert om bovenstaande punten aan te vullen voor dat besloten wordt over de omgevingsvergunningaanvraag. De Commissie geeft ook een aantal aanbevelingen om de transparantie van de besluitvorming te verbeteren. Die aanbevelingen gaan over:

- De afbakening van het voornemen;
- De inpasbaarheid van een ammoniakkraker;
- De conclusies over de geluidbelasting;
- Zeer zorgwekkende stoffen;
- De sluis- en afmeercapaciteit.



Figuur 1: Luchtfoto van het beoogde terrein van Evolution Terminals voor de bulkterminal (oranje omkaderd) (bron: MER 2023).

Aanleiding MER

Evolution Terminals wil een bulkterminal realiseren voor ammoniak (en mogelijk tijdelijk in plaats daarvan LPG), methanol en biobrandstoffen op het geluidgezoneerde Zeehaven- en industrieterrein Sloe bij Vlissingen. Voor het realiseren van het project is een omgevingsvergunning nodig en daarvoor zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland het bevoegd gezag. Omdat de opslagcapaciteit meer dan 200.000 ton is, is het volgens categorie C25 van het Besluit milieueffectrapportage verplicht om een project-MER op te stellen.

Wetgeving van toepassing op dit project

Voor dit project en het MER is de wetgeving zoals die gold vóór 1 januari 2024 van toepassing (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet). Dit omdat het project ter inzage is gelegd voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 van kracht werd.

Beschikbaarheid ontwerp-omgevingsvergunning

De ontwerp-omgevingsvergunning is bij de start van het adviestraject niet aan de Commissie ter beschikking gesteld. Het bevoegd gezag zal dus zelf na moeten gaan of het MER en de omgevingsvergunning volledig op elkaar aansluiten.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen.

Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland – besluit over de omgevingsvergunning voor Evolution Terminals.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3802 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

De aanvulling op het MER gaat in op alle punten waarover de Commissie op 11 april 2024 adviseerde. De adviezen uit het voorlopige toetsingsadvies over domino-effecten, gehanteerde uitgangspunten voor de schepenmix en doorwerking, scheepvaartveiligheid, transport over het spoor en klimaatadaptatie en –mitigatie zijn voldoende verwerkt.

In de onderstaande paragrafen geeft de Commissie nog een aantal adviezen mee over LPG, veiligheid, geur en natuur. De adviezen staan in een tekstkader. Aanvulling van het MER op deze punten is nodig om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen bij het besluit over de omgevingsvergunning. Daarnaast doet de Commissie een aantal aanbevelingen die zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming te verbeteren. Het is wenselijk om aan (een deel van) de aanbevelingen invulling te geven in het proces tot het ontwerpbesluit.⁹

2.1 Eisen aan (tijdelijke) op- en overslag LPG

Geldende veiligheidseisen

De Commissie adviseerde in het voorlopige toetsingsadvies om de eisen die worden gesteld aan de op- en overslag van ammoniak, LPG, biodiesel en methanol te specificeren. In paragraaf 3.1 van de aanvulling is hierop ingegaan.

Voor de opslag van ammoniak, biobrandstoffen en methanol zijn de eisen duidelijk vermeld, inclusief toetsing aan de van toepassing zijnde PGS (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen¹⁰). Voor deze stoffen biedt het aangevulde MER voldoende informatie over de geldende veiligheidseisen en de wijze waarop daar in het ontwerp aan wordt voldaan.

In het aangevulde MER is aangegeven dat de tanks “LPG ready” gerealiseerd worden. Onduidelijk is wat dit betekent voor het ontwerp. Het aangevulde MER vermeldt niet in hoeverre de tanks voldoen aan de veiligheidseisen voor LPG (PGS18 en NEN-EN 14620¹¹).

⁹ De Commissie heeft niet kunnen beoordelen in hoeverre de inhoud en het detailniveau van het MER aansluit bij het besluit, omdat nog geen ontwerp-omgevingsvergunning beschikbaar is.

¹⁰ [Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen](#).

¹¹ [NEN-EN 14620-1:2022 Ontw. en](#).

Zonder deze informatie is onduidelijk in hoeverre het mogelijk is om voor zowel ammoniak als voor LPG te voldoen aan BBT (beste beschikbare technieken¹²), of dat mogelijk sprake is van aanvullende en/of conflicterende eisen.¹³ Hierdoor is ook onduidelijk welke aanpassingen eventueel nog nodig zijn om LPG op te kunnen slaan.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de omgevingsvergunning te verduidelijken wat “LPG ready” inhoudt. Geef aan wat dit betekent voor het ontwerp en de uitvoering. Onderbouw ook in hoeverre het mogelijk is om gelijktijdig te voldoen aan de eisen voor ammoniak (PGS 12) en de eisen voor LPG (PGS 18 en NEN-EN 14620). Als mogelijk sprake is van aanvullende en/of conflicterende eisen, geef dan aan welke aanpassingen nog nodig zijn om de opslag van LPG mogelijk te maken.

Overgang opslag van LPG naar ammoniak

De Commissie adviseerde in het voorlopige toetsingsadvies om uit te werken hoe de overgang van LPG-opslag naar ammoniakopslag eruit ziet en daarbij in te gaan op de geldende richtlijnen voor LPG en ammoniak. Ook adviseerde ze om de consequenties voor het ontwerp, het opereren en de inspecties in beeld te brengen.

De overgang van LPG- naar ammoniak-opslag is een belangrijk onderdeel van het voornemen.¹⁴ De aanpak van de transitie van LPG naar ammoniak moet in het MER worden beschreven om de veiligheidsrisico's en milieu-effecten daarvan te kunnen beoordelen. De informatie is ook nodig om aan te tonen dat aan BBT wordt voldaan. Deze informatie ontbreekt nog in het aangevulde MER.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de omgevingsvergunning te beschrijven hoe de overgang van LPG-opslag naar ammoniakopslag eruit ziet. Geef aan welke consequenties de omzetting heeft op onder meer het ontwerp, het opereren en inspecties.

2.2 Veiligheid transport over wegen

Tankwagens geladen met ammoniak

In het voorlopig toetsingsadvies vroeg de Commissie om te verduidelijken hoe het transport van gevaarlijke stoffen wordt verdeeld over de transportmodaliteiten. In paragraaf 2.6.5 van de aanvulling is aangegeven dat geen tankwagens worden geladen met ammoniak. De impact van deze activiteit is wel beschouwd in de QRA.

In de QRA is een onderverdeling gemaakt tussen verschillende transportmodaliteiten, waarvan vervoer met tankwagens 5,7% van het transport van ammoniak uitmaakt. Als er geen ammoniak per tankwagen wordt afgevoerd, wordt de verdeling anders.

¹² [Nederlandse informatiedocumenten over beste beschikbare technieken \(BBT\) | Informatiepunt Leefomgeving.](#)

¹³ De Commissie denkt daarbij bijvoorbeeld aan de specificaties van de benodigde pompen of materiaalkeuzes.

¹⁴ De initiatiefnemer wil de mogelijkheid hebben om tijdelijk LPG op te slaan en daarna over te schakelen naar de op- en overslag van ammoniak.

Er zal dan meer ammoniak via andere transportmodaliteiten worden vervoerd. Daarom is het niet correct om deze activiteit mee te nemen in de modellering, omdat dit in de praktijk niet zal plaatsvinden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

In paragraaf 5.5.4 van de aanvulling wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg beschouwd. Geconcludeerd wordt dat de plaatsgebonden risicocontour van de variant Evolution Terminals 9 meter is en de variant Basisnet + Evolution Terminals 25 meter vanaf het midden van de rijbaan. Dit verschil is dusdanig groot, dat één van beide getallen niet correct lijkt te zijn.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de omgevingsvergunning, voor externe veiligheid twee aanpassingen te doen in de aanvulling op het MER (en bijbehorende QRA):

- Voer de QRA uit op basis van realistische uitgangspunten en activiteiten waarvoor daadwerkelijk een vergunning wordt aangevraagd. Ga dus niet uit van tankwagens die geladen worden met ammoniak.
- Controleer de berekening van de plaatsgebonden risicocontouren van transport van gevaarlijke stoffen over de weg en corrigeer de uitkomsten waar nodig.

2.3 Geur

De Commissie constateert dat het rapport nog uitgaat van een weging met hedonische waarde¹⁵. De bepaling van de hedonische waarde is opgenomen in de Nederlandse Voornorm¹⁶, die in augustus 2024 is ingetrokken. De hedonische waarde kan daarmee niet meer worden gebruikt als basis voor de vergunningverlening. Een alternatief is nog niet beschikbaar. De onderbouwing in de aanvulling van het MER voor de gebruikte hedonische waarde is zeer beperkt.

Voor geuremissie wordt in het MER de vergelijking gemaakt met Argent Energy in Amsterdam. Op basis hiervan is de geuremissie van Evolution Terminal ingeschat. Onduidelijk is waarom de geuremissie van Argent Energy in Amsterdam en Evolution Terminal naar verwachting vergelijkbaar zijn.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit over de omgevingsvergunning toe te lichten of ook zonder de hedonische weging kan worden aangetoond dat sprake is van een acceptabele geursituatie. Verduidelijk daarnaast waarom de geuremissie van Argent Energy vergelijkbaar zou zijn met die van Evolution Terminals.

¹⁵ De hedonische waarde is een beoordelingsmaat (van -4 tot +4) die uitgaat van de mate waarin een geur als onaangenaam of aangenaam wordt ervaren.

¹⁶ 2818:2019 'Geurkwaliteit – Sensorische bepaling van de hedonische waarden van een geur met een olfactometer'.

2.4 Natuur

Onderbouwing effecten op beschermde natuurgebieden

De Commissie vroeg in het voorlopige toetsingsadvies om het MER aan te vullen met informatie over stikstofdepositie. Ook vroeg ze om een onderbouwing van de conclusie uit de Voortoets dat geen sprake is van significante effecten op Natura 2000-gebieden/beschermde natuurgebieden.

De aanvulling biedt weinig nieuwe informatie en onderbouwt niet waarom geen effecten op beschermde natuurgebieden worden verwacht. Conclusies worden niet onderbouwd met gegevens of bronverwijzingen. Hierdoor zijn de effectbeoordelingen niet navolgbaar. In de Voortoets, het MER en de aanvulling wordt bijvoorbeeld geen inzicht gegeven in de daadwerkelijke verspreiding van soorten, de populatietrends, de instandhoudingsdoelstellingen en de daarbij horende te realiseren draagkracht. Een ogenschijnlijk klein effect is bij een ongunstige staat van instandhouding al snel significant negatief. Het inzicht waarop conclusies gebaseerd zijn ontbreekt nu.

De initiatiefnemer wil intern salderen om significante effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie te voorkomen. Om gebruik te kunnen maken van deze maatregel, moet eerst getoetst worden of de 'stikstofruimte' niet nodig is om verslechtering van de natuur in Natura 2000-gebieden te voorkomen, de zogeheten 'toetsing aan het additionaliteitsvereiste'¹⁷. Deze toetsing is in het aangevulde MER niet uitgevoerd. Hierdoor is niet duidelijk of interne saldering een realistische mitigerende maatregel is. Het is belangrijk om deze toets alsnog uit te voeren in het kader van de mer-procedure, en niet pas daarna, om aan te tonen dat het project uitvoerbaar is.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit over de omgevingsvergunning de gebruikte gegevens en de bijbehorende referenties te benoemen om daarmee de conclusies nader te onderbouwen. Dit is nodig om aan te tonen dat het project uitvoerbaar is binnen de natuurwetgeving. Ook het uitvoeren van een toetsing aan de additionaliteitsvereiste is nodig om de uitvoerbaarheid van het project aan te tonen.

Aanwezigheid en verblijfplaatsen beschermde soorten

De Commissie vroeg in het voorlopig toetsingsadvies om aan te geven welke soorten op het terrein voorkomen. In de Voortoets wordt ingegaan op kwalificerende soorten (Natura 2000), maar niet op andere beschermde soorten.

In de aanvulling zijn gegevens gebruikt van de website waarneming.nl. Dit is formeel geen geschikte bron, omdat het geen gevalideerde protocollen volgt voor inventarisaties. Ook zogeheten 'nul-waarnemingen' ontbreken hierin geheel. Deze bron kan daarom hooguit worden toegepast voor een eerste (snelle) inschatting van soorten die aanwezig kunnen zijn. Door het gebruik van deze bron wordt de indruk versterkt dat geen gerichte onderzoeken uitgevoerd zijn naar de aan- of afwezigheid van beschermde soorten.

¹⁷ [Additionaliteit – Bijl 2](#).

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit over de omgevingsvergunning aan te geven hoe gegevens over de aan- of afwezigheid van beschermde soorten verzameld zijn, dan wel om te verwijzen naar de gebruikte gegevens met de bijbehorende referenties. Wanneer geen valide gegevens beschikbaar zijn, adviseert de Commissie om gericht onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van beschermde soorten, waarbij gebruik gemaakt wordt van de hiervoor geëigende methoden.

De in de aanvulling genoemde methoden voor het ongeschikt houden van het terrein zijn niet altijd succesvol. Dit geldt zeker in het havengebied, waar meeuwensoorten aanwezig kunnen zijn waarvan bekend is dat deze vaak volhardend zijn in pogingen om zich te vestigen. Wanneer kort voorafgaand of in het broedseizoen gestart wordt met werken of na de start het terrein wel potentieel geschikt broedhabitat behoudt, zal al voorafgaand aan het broedseizoen:

- zeer intensief gebruik van het terrein nodig zijn, of;
- moet het dusdanig aangepast/ingericht worden dat het ongeschikt is voor vogels om zich te vestigen.

Het moment waarop sprake is van vestiging van een broedgeval is niet duidelijk afgekaderd, waardoor al snel sprake kan zijn van verstoring van een (poging tot) broeden. De Commissie beveelt aan om hier in de planning en de uitvoering rekening mee te houden.

In de aanvulling is aangegeven dat gewerkt kan worden met een gedragscode. Hierbij is niet genoemd welke gedragscode gehanteerd kan worden. De Commissie wijst erop dat de gehanteerde gedragscode moet aansluiten bij het project (het beoogde type project en de daarbij horende werkzaamheden zijn benoemd in de gekozen, aangewezen gedragscode), zodat een passende werkwijze is geborgd. Indien niet van een aangewezen gedragscode gebruik gemaakt wordt moet, indien aan de orde, een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit aangevraagd worden.

2.5 Best beschikbare technieken en emissies geluid en (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen

De Commissie adviseerde een BBT+ variant uit te werken. Dit is in het aangevulde MER gedaan (paragraaf 7.1). De aanvulling is compleet en voldoende uitgewerkt voor wat betreft de aspecten geluid en luchtkwaliteit.

De Commissie volgt de conclusie dat het mede gezien de locatie en afstand tot woningen, waarschijnlijk is dat voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit geen aanvullende effecten optreden ten opzichte van de referentiesituatie. De Commissie geeft nog wel een aanbeveling mee voor het vervolg (in het proces richting vergunningverlening) over geluid, (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen en over de effecten van een eventuele ammoniakkraker.

Geluidbelasting

In paragraaf 3.3 van de aanvulling staat dat *‘door toepassing van walstroom de geluidbelasting op de geluidszone bij de woningen niet significant toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie’*. Deze uitspraak kan verwarrend werken. De Commissie beveelt aan om te verduidelijken dat hier wordt bedoeld dat het verschil tussen een scenario met walstroom en de voorgenomen activiteit niet significant is ter hoogte van de zonegrens.

(potentieel) zeer zorgwekkende stoffen ((p)ZZS)

Voor wat betreft de aanwezigheid van (p)ZZS binnen de terminal wordt aangegeven dat alleen sprake is van de opslag van biodiesel van plantaardige oorsprong en dat daarmee geen (p)ZZS aanwezig zijn. De Commissie beveelt aan om aan te geven hoe wordt geborgd dat alleen sprake is van de opslag van deze stof en geen mengsels van (bio)diesel. In de (ontwerp-)vergunning kunnen hierover eisen worden opgenomen.

Als geen eisen worden vastgelegd in de (ontwerp-)vergunning of in het acceptatiebeleid, is het alsnog nodig om de worst-case milieugevolgen in beeld te brengen en aan te geven op welke wijze wordt omgegaan met (p)ZZS. Daarbij moet onder andere worden ingegaan op de minimalisatieverplichting.

Inpasbaarheid ammoniakkraker

De Commissie beveelt, in lijn met haar voorlopig toetsingsadvies, aan om een doorkijk te maken van de inpasbaarheid van een ammoniakkraker binnen de beschikbare geluidruimte voor de kavel. Dit is belangrijk in de situatie waarin in de toekomst geen ammoniak, maar waterstof getransporteerd gaat worden.

2.6 Transport over water en scheepvaartveiligheid

De onderzoeken naar de (milieu)gevolgen van het transport over water en scheepvaartveiligheid zijn voldoende en correct aangevuld. De Commissie geeft nog wel een aantal aandachtspunten mee over de capaciteit van sluiscomplexen.

De Commissie merkt op dat de sluis- en afmeercapaciteit een aandachtspunt blijft. Er dreigen knelpunten te ontstaan, met name bij de Volkeraksluizen, met oplopende wachttijden voor alle scheepvaart tot gevolg. Ook is niet duidelijk of de ligplaatscapaciteit langs de route tijdig zal worden uitgebreid. Dit wordt ook in de aanvulling onderkend, maar tegelijkertijd wordt aangegeven dat dit niet de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder is. Dat is correct, maar het MER kijkt naar het totaal van effecten en maatregelen.

In het startgesprek op 1 juli 2025 heeft de initiatiefnemer aangegeven dat overleg plaatsvindt met Rijkswaterstaat en dat bekeken wordt of aanpassing van de regels en/of varen met gekoelde ammoniak een oplossing voor het capaciteitsknelpunt kan zijn. De status van deze overleggen is voor de Commissie onduidelijk en concrete afspraken en oplossingen ontbreken nog.

De Commissie vindt het positief dat dit knelpunt geadresseerd is. Ze beveelt aan om zo snel mogelijk concrete en schriftelijke afspraken te maken met de Rijksoverheid, zodat tijdig een keuze gemaakt kan worden over uitbreiding van de schut- een afmeercapaciteit, dan wel aanpassing van de wettelijke veiligheidsregels in de sluizen. Met deze aanvullende afspraken kan de uitvoerbaarheid van de voorgenomen activiteit in de vergunningaanvraag worden getoetst en onderbouwd.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Arjen Goutbeek

ing. Erik Lambrechts

Leon Postma

ing. Gert Schouwstra BPM

drs. Liesbeth van Tongeren (voorzitter)

Michelle Vanderschuren MSc (secretaris)

ir. Paul van Vugt

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Omgevingsvergunning.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. Omdat de opslagcapaciteit meer dan 200.000 ton is, is het volgens categorie C25 van het Besluit milieueffectrapportage verplicht om een project-MER op te stellen.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van provincie Zeeland.

Initiatiefnemer besluit

Evolution Terminal BV.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3802](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl

