

Vragen Commissie Economie 20 juni 2025

Vragen Björn Schutz (VVD), over Brief GS van 20 mei 2025 over Voortgangsrapportages grote projecten en risicoparagraaf over feb-mrt-apr 2025 – 707192, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
Deltaweg Op p. 2/8 schrijft GS: <i>“De afgelopen periode hebben gesprekken en bijeenkomsten plaatsgevonden met de brede groep van stakeholders. In relatie tot het voorlopig ontwerp heeft een werksessie Functioneel Ontwerp (FO) en een werksessie Elementair ontwerp (EO) plaats gevonden. Bij deze FO en EO sessies waren medewerkers betrokken van Provincie Zeeland, Gemeente Goes, Gemeente Noord-Beveland, Veiligheidsregio Zeeland, Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat [...]”</i> <i>“Er heeft in februari en april een bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten Noord-Beveland en Goes plaatsgevonden. Tijdens het bestuurlijk overleg in april is een bezoek gebracht aan de Deltaweg en met verschillende stakeholders over de verschillende belangen gesproken. De klankbordgroep is medio april voor het eerst samengekomen om te worden geïnformeerd over het ontwerpproces.”</i> 1. Kunt u om in onze controlerende taak meer gevoel te hebben bij de inhoud en context van de voortgangsrapportage nader aangeven wat de belangrijkste aandachtspunten waren in deze werksessies, ambtelijke en bestuurlijke overleggen en het klankbordgroepeverleg? Waar liggen nog uitdagingen?	De werksessies en diverse (bestuurlijke) overleggen hebben inzichten opgeleverd vanuit de verschillende betrokken partijen. Er is met elkaar uitgewisseld wat de verwachte ontwikkelingen in de omgeving van de Deltaweg zijn. Denk daarbij aan bijvoorbeeld nieuwe woningbouwprojecten die zijn gepland, maar ook aan thema's als water(berging), versterking van natuurnetwerk, calamiteitenroutes en klimaatadaptatie. Vanuit verschillende perspectieven zijn aandachtspunten ingebracht door de stakeholders. Dit zijn in het algemeen aandachtspunten in relatie tot zowel bovengenoemde thema's als verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke inpassing, technische haalbaarheid en hinder. De uitdaging in deze fase van het project is om de verkregen informatie en aandachtspunten te vertalen naar ontwerpkeuzes. Er wordt gewerkt aan een uitgebreidere vragen en antwoorden lijst die zal worden gepubliceerd op de website. Zodra deze beschikbaar is wordt dit bekend gemaakt in de nieuwsbrief. Naar verwachting zal dit eind juli zijn.
2. Kunt u aangeven welke extra stappen (sessies) met stakeholders nodig zijn? Waar is nog behoefte aan?	We kijken per wegvak wat nog nodig is om af te stemmen. N.a.v. de laatste klankbordgroep kijken we nadrukkelijk nog naar een extra sessie t.a.v. het kruispunt Goes en de Zandkreeksluis. Daarnaast is de inzet om nogmaals met de gehele klankbordgroep samen te komen en aan het einde van definitiefase een inloopavond te organiseren voor alle stakeholders.
Vervanging Schepen Westerschelde Ferry Op p. 2/8 schrijft GS: <i>“Maritiem adviesbureau C-Job heeft een advies uitgebracht over de mogelijkheden van hybride veerconcepten als alternatief voor volledig accu-elektrische schepen. Provinciale Staten hebben zorgen geuit over netcongestie, betrouwbaarheid en veiligheid. C-Job heeft een uitgebreide analyse gemaakt van de voor- en nadelen van</i>	De resultaten van het onderzoek worden verwerkt in het projectplan dat op 19 september a.s. ter behandeling in de vergadering van Provinciale Staten wordt geagendeerd. Als bijlage bij dit projectplan wordt een samenvatting van de onderzoeksresultaten met conclusies gevoegd.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<i>hybride ten opzichte van accu-elektrische aandrijving. De resultaten van het onderzoek worden verwerkt in het projectplan."</i> 3. Kunt u om in onze controlerende taak meer gevoel te hebben bij de inhoud en context van de voortgangsrapportage nader aangeven wat de belangrijkste bevindingen en aandachtspunten waren in het C-Job rapport? Kunt u dit rapport met de Commissie delen?	Vooruitlopend hierop kan de conclusie worden gedeeld dat uit het onderzoek blijkt dat de risico's van brandgevaar en betrouwbaarheid van accu-elektrische schepen niet significant hoger zijn dan bij conventionele diesel of dieselelektrisch aangedreven schepen. Het risico van netcongestie is een korttermijnsrisico met een hoge onzekerheid en vraagt om mitigatie. Hiervoor zijn de volgende oplossingen onderzocht: A. Hybride energievoorziening plaatsen op het dek van de accu-elektrische schepen (accu's i.c.m. dieselgeneratoren) B. Hybride aandrijving van het schip (accu's i.c.m. dieselmotoren) C. Hybride vlootsamenstelling van schepen (accu-elektrische schepen i.c.m. diesel schepen) D. Hybride laadvoorzieningen op de wal (accu-elektrische schepen i.c.m. walgeneratoren) De conclusie van het onderzoek is dat variant D. Hybride laadvoorzieningen op de wal het beste presteert in de afweging tussen financiële exploitatie, betrouwbare verbinding en uitstoot van CO2 en Stikstof en daarmee de mogelijkheid biedt om het onzekere korte termijn probleem van netcongestie op te lossen met een flexibele kortetermijnoplossing.
Op p.3/9 schrijft GS: <i>"In de afgelopen periode zijn gesprekken gevoerd met het merendeel van de eerder geïdentificeerde stakeholders. De uitkomsten van deze gesprekken vormen een belangrijke basis voor de nota van uitgangspunten en blijven gedurende het project integraal onderdeel van het omgevingsmanagement"</i>. Op p.6/9 schrijft GS: <i>"Vanuit de eerdere identificatie van stakeholders, heeft in de afgelopen periode het overgrote deel van de stakeholders gesprekken plaatsgevonden over de wensen die zij voor de veerverbinding hebben. De uitkomsten van deze gesprekken vormen een belangrijke basis voor de verdere concretisering van de nota van uitgangspunten van de veerverbinding. Deze gesprekken blijven gedurende de loop van het project een integraal onderdeel van het omgevingsmanagement."</i> 4. Kunt aangeven wat de belangrijkste aandachtspunten tijdens de stakeholdergesprekken waren? Waar liggen nog uitdagingen?	De resultaten van de stakeholdersanalyse worden verwerkt in het projectplan dat op 19 september a.s. ter behandeling in de vergadering van Provinciale Staten wordt geagendeerd. Als bijlage bij dit projectplan wordt het omgevingsmanagementplan bijgevoegd. Meerdere stakeholders hebben de vroege betrokkenheid in het projectproces gewaardeerd. Vanuit eerdere onderzoeken was er in de loop der jaren met de meeste stakeholders al contact en daarmee zijn hun wensen al reeds geïdentificeerd. Aanvullend zijn hierop geen nieuwe wensen/aandachtspunten geïdentificeerd in de hernieuwde gesprekken. Directe 'uitdagingen' werden niet zodanig waargenomen in gesprekken met stakeholders. Wel de nodige wensen en verwachtingen geuit zoals

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	het voorzetten van de huidige betrouwbare verbinding en het aansluiten op de treinverbinding in Vlissingen. Ook werd er positief gereageerd op het voornemen om de passagiersstromen te splitsen over grotere en kleinere scheepstypen en zo te voorzien in de specifieke behoeften van deze doelgroepen.
5. In hoeverre zag die input ook op reiscomfort (i.v.m. verschillende windkrachten) en reissnelheid?	Er zijn gesprekken geweest met reizigers. Er is geen specifieke input ontvangen op comfort en reissnelheid.
6. De inhoud van deze input is van belang met het oog op het toekomstige Programma van Eisen. Wordt het Programma van Eisen later in concept met Provinciale Staten gedeeld? Ja ja, kunnen we daar input op geven?	De input van de stakeholders worden verwerkt in het projectplan wat op 19 september a.s. ter behandeling in de vergadering van Provinciale Staten wordt geagendeerd. Als bijlage bij dit projectplan wordt de Nota van Uitgangspunten bijgevoegd. Op basis van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten wordt in de ontwerpfase het bestek van de vloot opgesteld.
Op p.3/9 schrijft GS: <i>“Naar aanleiding van recente berichten over extra netcapaciteit (9 GW) is contact geweest met Stedin. Tevens heeft overleg plaatsgevonden met de Taskforce Zeeuwse Netoplossingen van Impuls Zeeland om oplossingen voor tijdelijke netcongestie breed te verkennen. Hiervoor voert de Taskforce voor het project momenteel een energetische analyse uit waarbij de mogelijkheden in kaart worden gebracht voor het gebruik van windenergie, de stroomvoorziening van ProRail en het benutten van restcapaciteit van omliggende bedrijven.”</i> 7. Ons ten volle bewust van de scope van dit rapport (feb-april 2025) vraagt de VVD zich af of er medio juni – juist vanwege de importantie en impact van netcongestie en voortgang richting 1 januari 2029, i.v.m. ES-STRIN – op hoofdlijnen nadere informatie te geven is over de aandachtspunten tijdens de contacten met Stedin en de energetische analyse.	Taskforce Zeeuwse Netoplossingen Het energetisch onderzoek is nog gaande. Er is door de Taskforce Zeeuwse Netoplossingen contact gelegd met Prorail en de ondernemer die de windmolens bij de haven in Vlissingen exploiteert. Behalve dat beide partijen positief staan in eventuele samenwerking is hierover nog geen concreet resultaat te melden. Stedin Behalve de reeds gedane registratie op de wachtlijst met twee aansluitingen zijn er op dit moment geen verder mogelijkheden. Over de mogelijke verdeling van de extra netcapaciteit van 9 GW is vanuit Stedin nog geen verdere informatie beschikbaar.
Op p. 5/8 schrijft GS bij de indicator ‘tijd’ die op groen staat: <i>“De huidige vloot zal zonder significante investeringen na 2028 niet meer voldoen aan de geldende wet- en regelgeving (ES-STRIN) en daarmee niet in de vaart kunnen blijven. Als beheersingsmaatregel is onderzoek opgestart om dit risico bij een eventuele uitloop van het project te beperken”</i>	De groene indicatie in de voortgangsrapportage heeft betrekking op de huidige fase van het project. Het project bevindt zich in de definitiefase loopt conform planning.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
8. Kan worden aangegeven - nu de indicator op groen staat - wat het opgestarte onderzoek heeft opgeleverd (gegeven de groene status)? Of – als het onderzoek nog niet is afgerond – waarom de indicator toch al op groen staat?	Om het risico voor wat betreft ES-TRIN en de daaruit volgende tijdsdruk op de doorlooptijd van het totale project te mitigeren zijn de volgende mitigaties mogelijk: • Plan A: alles in het werk stellen om de planning te halen. • Plan B: tijdelijke dispensatie aanvragen bij IL&T op geldende wet- en regelgeving. • Plan C: tijdelijke inzet van andere schepen. • (Plan) D: een reservering opnemen voor investeren in de bestaande schepen.
9. In meer algemene zin, <i>hoe</i> is/wordt geborgd dat de huidige vloot in verband met ES-STRIN voor 1 januari 2029 zal zijn vervangen?	Zie antwoord vraag 8.