

Vragen van statenleden E.A. Jonker en R. van Hertum (PvdA-GL) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2026 nummer 236

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake gevolgen afsluiting Westerscheldetunnel en mogelijke nadeelcompensatie:

(ingekomen: 21 januari 2026)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Impact en voorbereiding Is/wordt er in de voorbereiding een integrale analyse gemaakt van de gevolgen voor inwoners, burgers, studenten, scholieren, forenzen en kwetsbare groepen, naast de economische effecten voor bedrijven? Zo ja, kan GS deze analyse met ons delen? Zo nee, waarom niet?	Ja. In de voorbereiding op de afsluiting van de Oostbuis wordt nadrukkelijk gewerkt aan een integrale analyse van maatschappelijke, verkeerskundige en economische effecten. Dit doen we met behulp van externe partijen en stakeholdergesprekken met zorg, onderwijs, logistiek, bedrijfsleven en de vrije tijdssector. We hebben Provinciale Staten daarover geïnformeerd met onze brief van 4 november 2025. In het nog op te leveren bereikbaarheidsplan zullen wij ingaan op de effecten. Dit bereikbaarheidsplan ontvangt u ter informatie medio 2026.
2. Extra kosten en hinder voor inwoners a) Herkent GS de berekeningen dat inwoners die dagelijks reizen, bijvoorbeeld tussen Terneuzen en Middelburg of zorgbezoekers richting Goes, te maken krijgen met extra kilometers, reistijd en brandstofkosten gedurende deze afsluiting van 4 maanden, indien de omleiding via Antwerpen nodig is? b) Erkent GS dat dit voor forenzen een aanzienlijke extra belasting vormt? c) Welke maatregelen neemt GS om deze extra lasten voor inwoners te verminderen of te compenseren? Graag een toelichting	a) Ja; b) Ja, voor diegene die omrijden via Antwerpen is dit een extra belasting; c) Wij hebben het initiatief genomen voor een bereikbaarheidsplan, waarin maatregelen op het gebied van niet reizen of anders reizen worden uitgewerkt. De actuele stand van zaken hebben we met onze brief van 5 februari 2026 aan Provinciale Staten gegeven.
3. Effecten voor bedrijven en MKB: a) Is/wordt er in kaart gebracht welke sectoren het hardst geraakt worden, zoals transport & logistiek, industriële toeleveranciers, detailhandel en horeca? Graag een toelichting. b) Zijn er gesprekken gevoerd met ondernemers of brancheorganisaties over de verwachte schade en risico's, bijvoorbeeld omzetverlies of het kwijtraken van opdrachten? Zo ja, wat kwam hieruit? Zo nee, waarom niet?	a) Ja. De uitgebreide gesprekken met stakeholders maken duidelijk dat de impact van de gedeeltelijke afsluiting op het brede leven in de regio groot zal zijn. Elke sector heeft zijn specifieke zorgen en aandachtspunten. Voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat vrachtvervoer in beide richtingen mogelijk blijft, de zorgsector uit zorgen over de bereikbaarheid van de zorginstellingen voor patiënten en personeel, voor het onderwijs is het cruciaal dat lessen door kunnen gaan en de sector van de vrije tijd kijkt naar de opstart van het toeristisch seizoen als een aandachtspunt, aangezien dat samenvalt met de reparatie van de tunnel. b) Sinds november 2025 zijn uitgebreide rondetafelgesprekken gevoerd met onder meer logistiek, zorg, onderwijs en vrijetijdseconomie. Hieruit kwam brede zorg over bereikbaarheid, leveringszekerheid, personeelsmobiliteit en reputatieschade naar voren.

4. Nadeelcompensatie en juridische positie: a) Heeft GS onderzocht of de verwachte schade voor inwoners en bedrijven valt onder het juridisch kader van nadeelcompensatie? b) Is nagegaan of de provincie verplicht kan zijn om in bepaalde gevallen (gedeeltelijke) compensatie te verstrekken? Zo ja, welke conclusies trok GS uit dit juridisch onderzoek? Zo nee, waarom is dit niet onderzocht?	a) Ja, dit onderzoeken wij. b) Wij bekijken dit in samenhang met de rol en positie van andere verantwoordelijke partijen. In het algemeen kunnen we op voorhand niets zeggen of een concreet verzoek om nadeelcompensatie al dan niet gehonoreerd moet worden, en zo ja, tot welke hoogte. Dit moet per geval onderzocht en beoordeeld worden overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (titel 4.5) en indien het onder verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland valt, op basis van de Verordening nadeelcompensatie Provincie Zeeland.
5. Mogelijke vormen van compensatie a) Overweegt GS — wanneer schade aantoonbaar en onevenredig blijkt — om maatregelen te nemen, zoals: • een provinciale nadeelcompensatieregeling, • een fonds voor kleine ondernemers die hard worden geraakt, • ondersteuning bij extra transportkosten, b) Welke concrete opties liggen er op tafel?	a) Wij richten ons primair op hinderbeperking en schadebeperking aan de voorkant d.m.v. flankerende bereikbaarheidsmaatregelen. b) Zoals in antwoord 4 aangegeven zijn wij nadeelcompensatie nog aan het bekijken.
6. Gratis of in prijs sterk gereduceerd openbaar vervoer tijdens de afsluiting a) Heeft GS onderzocht of het mogelijk is om tijdens de afsluitingsperiode gratis of fors goedkoper openbaar vervoer aan te bieden voor forenzen en inwoners die normaal de tunnel gebruiken? Graag een toelichting. b) Is/wordt er overwogen om extra busverbindingen in te zetten tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland om druk op de omleidingsroutes te verminderen en de hinder te beperken? Graag een toelichting. c) Ziet GS kansen om (een deel van) de hinder te compenseren via ov-stimuleringsmaatregelen, bijvoorbeeld vergelijkbaar met eerdere regionale maatregelen bij langdurige infrastructurele werkzaamheden? Graag een toelichting. d) Is GS bereid om een gratis OV-pas voor tunnelgebruikers, een korting voor forenzen, of een tijdelijke uitbreiding van het lijnennet te onderzoeken? Zo nee, waarom niet? Graag een toelichting. e) Zijn in overleg met vervoerders scenario's uitgewerkt om: • spitsbussen of pendels in te zetten, • overstapverbindingen te verbeteren, • de reistijd met OV te verkorten?	a) De inzet op versterkt OV maakt onderdeel uit van het bereikbaarheidsplan. Hierbij streeft GS naar een aanbieden van goede en aantrekkelijke alternatieve modaliteiten. Hoe we dit bereiken is nog in onderzoek. b) Ja zie ook antwoord op 6a. . c) Ja, GS richt zich primair op het stimuleren van OV-vervoer en niet reizen. d) Zie antwoord a en b. wij richten ons op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieve modaliteiten. Hoe dit pakket eruit zal zien wordt nader uitgewerkt in het bereikbaarheidsplan. e) Op dit moment worden de bereikbaarheidsmaatregelen verder uitgewerkt in samenwerking met partijen.

7. Communicatie en ondersteuning: a) Heeft GS inwoners en bedrijven al actief geïnformeerd over mogelijke schade, kosten en bestaande regelingen voor nadeelcompensatie? Graag een toelichting. b) Welke stappen neemt GS om ondernemers te helpen bij het vastleggen en aantonen van schade, indien dit nodig blijkt? Graag een toelichting.	a) Via werkaandetunnel.nl, nieuwsbrieven en stakeholderbijeenkomsten is actief gecommuniceerd over de impact, noodzaak van gedragsverandering en mogelijke alternatieven. Nadeelcompensatie bekijken wij nog. b) Primair richten wij ons op het vroeg aankondigen van de impact en gesprekken met stakeholders. Op deze manier kunnen ondernemers zelf anticiperen op de sluiting en zich oriënteren op mogelijke alternatieven. c)
8. Risico's en besluitvorming: a) Heeft GS risico's in beeld gebracht, zoals mogelijke faillissementen bij kleine transportbedrijven, vanwege hogere kosten en langere levertijden? Graag een toelichting. b) Hoe zijn deze risico's betrokken bij het besluit om de werkzaamheden in deze periode en met deze duur uit te voeren? Graag een toelichting. c) Is GS bereid om — indien uit monitoring blijkt dat de hinder groter is dan verwacht — een eventueel maatregelenpakket uit te breiden? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?	a) Deze risico's zijn benoemd in stakeholdergesprekken en de uitkomsten van de stakeholdergesprekken betrekken wij bij de keuze voor een verkeersvariant en de invulling van het bereikbaarheidsplan. b) Veiligheid en technische noodzaak met betrekking tot de betonschade zijn leidend bij de uitvoeringsperiode van de reparatie. Buiten de maximale inzet van de NV Westerscheldetunnel om de periode zo kort mogelijk te houden, zitten hier geen keuze/ besluitmogelijkheden in. c) Wij doen een maximale inspanning, binnen onze reële mogelijkheden, om met maatregelen de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Op voorhand weten we ook dat de hinder desondanks groot gaat zijn. Het beperken van deze hinder is mede afhankelijk van werkgevers en reizigers, zodat er niet gereisd, anders gereisd of op andere tijdstippen wordt gereisd.

MIDDELBURG, 24 februari 2026

Namens fractie: PvDA-GL
statenleden E.A. Jonker en R. van Hertum

Gedeputeerde Staten
H.M. de Jonge
Drs. M.C.J. Franken