Provinciale Staten

Zaaknummer: 847062

Vragen van statenlid Dhr. J.A. Rottier (SGP) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL
tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2026 nummer 291.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake aanbesteding N656 Randweg Oud-Vossemeer:

(ingekomen: 4 oktober 2026)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Is vooraf gekeken of het benodigde elektrische materieel en de laadvoorzieningen op de Zeeuwse markt beschikbaar zijn? En kunnen Zeeuwse en kleinere aannemers daarmee aan de gestelde duurzaamheidseisen voldoen?	1. De inzet van elektrisch materieel en laadvoorzieningen is noodzakelijk voor de vergunningverlening en gebaseerd op een AERIUS-berekening. Daarmee zijn de gestelde duurzaamheidseisen noodzakelijk voor uitvoering van het project N656 Randweg Oud-Vossemeer. Daarnaast is de (financiële) omvang van het project dermate dat het project Europees moet worden aanbesteed. Wij hebben de aanbestedingsvoorwaarden daarbinnen afgestemd op de aard, omvang en complexiteit van het project. Begin 2025 heeft de Provincie Zeeland een openbare marktconsultatie uitgevoerd over duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW). Zowel grote als middelgrote aannemers hebben hieraan deelgenomen. Uit de marktconsultatie blijkt dat aannemers behoefte hebben aan continuïteit in de inzet van elektrisch bouwmaterieel. Dit biedt hen de zekerheid om de benodigde investeringen terug te verdienen. .
2. Is onderzocht of de duurzaamheidseisen en de benodigde investeringen vooral haalbaar zijn voor de grotere marktpartijen? Ziet het college het risico dat hierdoor een schaalgroottevoordeel ontstaat voor grote bedrijven en Zeeuwse en kleinere aannemers op achterstand komen te staan?	2. zie antwoord op vraag 1.

statenstukken

3. Welke maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat de duurzaamheidseisen een onnodige drempel vormen voor regionale en kleinere ondernemers?	3. Zoals bij vraag 1 aangegeven, vloeien de duurzaamheidseisen rechtstreeks voort uit de stikstofvereisten en de Europese aanbestedingsregels.. Niet iedere aannemer beschikt zelfstandig over de benodigde capaciteit en expertise om een project van deze omvang uit te voeren. Kleinere partijen kunnen echter deelnemen aan dergelijke projecten door samen te werken in een consortium of als onderaannemer. In het algemeen constateren wij dat regionale en kleinere aannemers bij dit soort projecten vaak worden betrokken vanwege hun lokale kennis, en efficiënte werkwijzen.
4. Welke laadlocaties zijn in het energieplan opgenomen? Welke locaties zijn op dit moment daadwerkelijk beschikbaar en aangesloten en waar bestaat nog onzekerheid over? Hoeveel laadcapaciteit is per locatie beschikbaar en is dit voldoende voor het elektrische materieel dat voor het project nodig is?	4. In bijlage 1a van de aanbestedingsdocumenten (Energieplan), zijn elf locaties in Oud-Vossemeer onderzocht als mogelijkheden voor het opladen van elektrisch bouwmaterieel. Hierbij is gekeken naar de beschikbare laadmogelijkheden, de benodigde laadcapaciteit, de geschikte laadmomenten, de mogelijkheden voor een netaansluiting, de afstand tot de projectlocatie en de eventuele ramingskosten voor het realiseren van de benodigde laadvoorzieningen.
5. Zijn de voorziene laadvoorzieningen geschikt voor zwaar elektrisch materieel, zoals kranen en shovels? En is onderzocht of het praktisch haalbaar is om dit materieel dagelijks naar laadlocaties buiten het tracé te verplaatsen?	5. Ja, de voorziene laadvoorzieningen zijn geschikt om een deel van het elektrische bouwmaterieel, waaronder kranen en shovels, op korte afstand van de projectlocatie op te laden. Daarnaast is er een behoefte aan alternatieve laadmogelijkheden, zoals het gebruik van andere netaansluitingen op grotere afstand van het project of het gebruik van mobiele batterijen. Van de aannemer wordt verwacht dat hij een laadplan opstelt dat aansluit bij zijn eigen gekozen uitvoeringsmethode en de specifieke aanpak van het project.
6. Moet elektrisch bouwmaterieel voor het laden door kleine kernen of woonwijken rijden? Zo ja, wat betekent dit voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid en welke maatregelen zijn hiervoor nodig?	6. Op basis van het laadplan dat de aannemer indient, kiest deze zelf de locaties waar hij zijn laadvoorzieningen treft. De te nemen maatregelen door de aannemer voor borging van de verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn onderdeel van de BPKV (Beste Prijs-Kwaliteitverhouding)-beoordeling.

7. Klopt het dat voor de bronbemaling geen aansluiting langs het tracé beschikbaar is? Zo ja, welke oplossing wordt hiervoor voorzien en is deze oplossing technisch, logistiek en financieel haalbaar?	7. Dat klopt. Dit is een aspect dat we zullen terugzien in het laadplan dat de inschrijver heeft opgesteld. De inschrijver wordt uitgedaagd om een totaalplan voor duurzaamheid in te dienen, waarin wordt beschreven hoe de aannemer tijdens de uitvoering van het project invulling geeft aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Het staat de inschrijver vrij om een eigen mix van conventioneel en Emissieloos (ZE) materieel in te zetten, mits de totale stikstofemissie/-depositie van de gekozen aanpak aantoonbaar binnen de vastgestelde maximale grens blijft.
8. Welke risico's lopen aannemers als zij bij hun inschrijving rekening moeten houden met elektrisch materieel, laadvoorzieningen of capaciteit die mogelijk niet beschikbaar zijn? Is onderzocht wat dit aan extra kosten voor aannemers kan betekenen?	8. Bij de aanbesteding is de inschrijvers bewust ruimte gegeven om hierin zelf keuzes te maken en de inzet van materieel te bepalen. Een eis is dat het moet voldoen aan de norm voor stikstofdepositie, zodat de benodigde vergunning kan worden verkregen en het project kan worden uitgevoerd. Op basis van de inlichtingen (vragenrondes) hebben we geen signalen ontvangen die wijzen op grote risico's voor de aannemers. De kosten en risico's die samenhangen met de gekozen aanpak zijn per aannemer verschillend en afhankelijk van de eigen bedrijfsvoering en materieelinzet.
9. Hoe heeft het college beoordeeld of de duurzaamheidseisen voor de N656 proportioneel en uitvoerbaar zijn? Is daarbij ook gekeken naar de technische, logistieke en financiële gevolgen?	9. zie antwoord op vraag 1.
10. Is het college bereid om vóór de definitieve gunning nogmaals te kijken of de eisen voor elektrisch materieel en laadinfrastructuur uitvoerbaar zijn, gezien de dan actuele beschikbaarheid van materieel, laadvoorzieningen en aansluitcapaciteit? Zo nee, waarom niet?	10. Nee. Zoals bij vraag 1 aangegeven, vloeien de duurzaamheidseisen rechtstreeks voort uit de stikstofvereisten en de Europese aanbestedingsregels.

11. Heeft voorafgaand aan de aanbesteding een marktconsultatie plaatsgevonden over de duurzaamheidseisen, het elektrische materieel en het laadplan? Zo ja, met welke marktpartijen is gesproken en wat waren de belangrijkste aandachtspunten?	11. Ja, in vraag 1 hebben wij al aangegeven dat uit een marktconsultatie blijkt dat aannemers behoefte hebben aan continuïteit in de inzet van elektrisch bouwmaterieel. Dit biedt hen de zekerheid om de benodigde investeringen terug te verdienen. De resultaten zijn openbaar gepubliceerd via Mercell. Naar aanleiding van de vooraankondiging, waarin de eisen en BPKV-criteria al waren benoemd, zijn geen signalen ontvangen dat deze niet uitvoerbaar zouden zijn. Daarnaast is met medeoverheden gesproken over vergelijkbare projecten, waarbij ervaringen zijn uitgewisseld over de toepassing van duurzaamheidseisen in aanbestedingen.
12. Welke aanpassingen zijn naar aanleiding van deze gesprekken en ervaringen uit eerdere aanbestedingen gedaan in de aanbesteding van de N656?	12. Bij vraag 11 antwoorden we dat er geen signalen zijn ontvangen over uitvoerbaarheid bij de vooraankondiging en dat uit de marktconsultatie blijkt dat. Daarom zijn geen aanpassingen gedaan. Daarnaast geven we aannemers bewust de vrijheid om in hun plan van aanpak zelf te bepalen hoe zij het werk het meest efficiënt en duurzaam willen uitvoeren. Daarmee kunnen zij hun eigen expertise en innovatieve oplossingen inzetten.
13. Welke duurzaamheidseisen voor de N656 komen rechtstreeks voort uit de AERIUSberekening en het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)?	13. Bij het bepalen van de eisen voor dit project is de maximaal toegestane stikstofdepositie als uitgangspunt genomen. Uit onze AERIUS-berekening blijkt dat een deel van de werkzaamheden Emissieloos moet worden uitgevoerd om aan de stikstofdepositie-eisen te voldoen en de benodigde vergunning te kunnen verkrijgen. De hieruit voortvloeiende eisen gaan verder dan het basisniveau van het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Daarnaast is het gebruik van HVO100 voorgeschreven omdat het rendement van deze maatregel bij het beperken van de uitstoot groot is.

14. Hoe zwaar telt extra emissiereductie mee in de BPKV-beoordeling? En welke andere kwaliteitsaspecten tellen mee?	14. De aanbesteding kent twee gunningscriteria op basis van de Beste Prijs-Kwaliteitverhouding (BPKV): • Grondverzet en fasering: maximaal € 1.000.000 aan fictieve korting. • Duurzaamheidsplan: maximaal € 1.500.000 aan fictieve korting. Het duurzaamheidsplan bestaat uit drie onderdelen, die elk even zwaar meewegen: • Onderdeel A: Slim werken en CO_2-emissiereductie. • Onderdeel B: Inzet van Emissieloos bouwmaterieel. • Onderdeel C: Laadplan voor elektrisch bouwmaterieel. Binnen het duurzaamheidsplan wordt de emissiereductie gewaardeerd. Met de BPKV-beoordeling willen we inzicht krijgen in de kwaliteit en uitvoerbaarheid van de plannen van de aannemers. We willen de inschrijver belonen met het plan dat het beste aansluit bij de projectdoelstellingen en op een realistische en aantoonbare manier invulling geeft aan de hoge wettelijke eisen. Door extra emissiereductie te waarderen, stimuleren we aannemers om aanvullende maatregelen te treffen. Dit biedt zekerheid dat aan de stikstofeisen kan worden voldaan, ook als zich tijdens de uitvoering onverwachte omstandigheden of tegenvallers voordoen.
15. Hoe worden het verminderen van draaiuren en transportbewegingen en het laadplan beoordeeld binnen de BPKV?	15. Het verminderen van draaiuren en transportbewegingen en het laadplan worden gewaardeerd binnen twee onderdelen van het duurzaamheidsplan: A) slim werken en CO_2-emissiereductie en C) het laadplan voor elektrisch materieel. De beoordeling vindt plaats door een commissie van vijf personen op basis van consensus. De beoordelingssystematiek is vastgelegd in de aanbestedingsleidraad en de BPKV-beoordelingsprocedure

MIDDELBURG, 10 november 2026

Namens fractie: SGP

statenlid Dhr. J.A. Rottier

Gedeputeerde Staten

H.M. de Jonge

Drs. M.C.J. Franken