

Voorzitter,

Dank dat we dit onderwerp vandaag in de commissie economie kunnen bespreken. Omroep Zeeland bracht donderdag een artikel uit met de kop: **"Provincie heeft er niet alles aan gedaan om treinloze maanden tegen te houden"**. Dit artikel roept veel nieuwe vragen op.

Collega Lizo Koppejan gaf aan verrast te zijn. Collega Ger van Unen denkt dat de Gedeputeerde zich heeft laten overrompelen. **Het gaat natuurlijk om het nieuws dat in 2029 vier maanden geen treinen van Goes naar Vlissingen zullen rijden en nog minimaal negen maanden daarna flinke storingen zullen plaatsvinden.** Toen ons dit nieuws vorige week donderdagochtend bekend werd, reageerden we boos, teleurgesteld en vooral **woest**. Die woede zit nog steeds in ons. We voelen ons benadeeld door Den Haag. Alweer, Marinierskazerne II. In deze commissie economie willen we graag vaststellen wat precies gebeurd is en nadenken over wat onze vervolgstappen zijn. En bedoelen we met onze alleen Provinciale Staten en de Zeeuwse reizigers of gaat het provinciebestuur een actieve poging doen om deze onzalige proef van tafel te vegen?

In de afgelopen week hebben tientallen mensen contact met ons gezocht. Ze hebben onze bijdrage op Nieuwsuur gezien, ons op Omroep Zeeland gehoord of gelezen wat we ervan vinden in de PZC. Unaniem klonk uit de reacties teleurstelling, onbegrip en boosheid door. Deze Zeeuwen willen zich niet neerleggen bij een compensatie, **zij willen dat de test van het ERTMS van tafel gaat**. Bedrijven, onderwijsinstellingen, raadsleden en gemeentebesturen hebben ons benaderd om een tegengeluid te laten horen. Om niet in te stemmen met deze proef, omdat de gevolgen op korte, middellange en lange termijn niet te overzien zijn.

Laten we beginnen op de korte termijn. Het klinkt simpel: vier maanden geen treinen en vervangend vervoer wordt geregeld. Als eerste is het vervangend vervoer onbetrouwbaar, bleek uit eerdere incidenten en werkzaamheden in 2023. Ten tweede wordt de reistijd van de reiziger veel langer in verband met extra reistijd en overstappen van de bus op de trein. Daarnaast is reizen met de volle bus een stuk minder comfortabel dan de trein. Denk aan wagenziekte, drukte en weinig ruimte. Daarbovenop is het de vraag of er wel genoeg bussen staan. Als bij station Goes een trein aankomt en 600 mensen uitstappen, dan zijn 12 bussen voor 50 mensen nodig. Als vier bussen klaar staan, dan moeten 400 mensen wachten. En als de nieuwe trein eerder arriveert, dan de bussen terugkeren, dan weet je dat de wachtrij toeneemt en mensen zeer onrustig en ongeduldig worden. Wij hebben het helaas ook vaak meegemaakt, het vervangend vervoer is niet op orde.

Op de middellange termijn zien we studenten afhaken bij Scalda, HZ en UCR. De nasleep van de proef zorgt voor grote imagoschade voor Zeeland. Wederom worden we neergezet als buitengebied, wingewest en de rand van het land. Daar moet je als student niet naartoe gaan, want slecht bereikbaar. Alle promotiecampagnes van de provincie ten spijt, dit signaal van de landelijke overheid is niet te compenseren. De schade voor Scalda, HZ en UCR zal groot zijn. Cruciale onderwijsvoorzieningen die we in Zeeland moeten koesteren. Bovendien zullen bedrijven economisch verlies lijden. Langere reizen, overlast en slechtere beeldvorming leveren de Zeeuwse economie schade op.

Op de lange termijn zien we dat het aantal reizigers fors zal afnemen in de trein. Mensen zoeken alternatieve mogelijkheden door slechte betrouwbaarheid, bereikbaarheid en de voortslepende betaalbaarheid. Met minder reizigers, zal de NS nog eens nadenken of drie of vier treinen wel rendabel is. Of de NS de Zeeuwse lijn eigenlijk nog wel wil exploiteren. In een negatief scenario verliezen we op de lange termijn veel studenten, onderwijsinstellingen, toeristen, economische waarde en een betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar treinvervoer. Voor onze partij staat als een paal boven water dat deze onzalige proef van tafel moet.

Laten we eens terugkijken hoe dingen zijn gelopen. In mei 2024 of eerder klopte de staatssecretaris aan bij de gedeputeerde. Terwijl andere provinciebestuurders aan ons hebben aangegeven 'nee' te hebben verkocht aan de staatssecretaris, is gedeputeerde Van der Maas wel met de onderhandelingen begonnen. Eerste vraag: waarom zei de gedeputeerde niet: 'nee', niet in Zeeland. 'We doen het niet?' En als de staatssecretaris toch doorzette, waarom informeerde het provinciebestuur de Zeeuwse volksvertegenwoordiging op dat moment niet? Al was het in vertrouwen. Wij begrijpen niet dat we op dat punt niet zijn meegenomen en zijn geïnformeerd. Gezien de zwaarte van het onderwerp en de actualiteit van de treinen in Zeeland, heeft de gedeputeerde ook beseft dat dit een serieuze zaak is en wij hiervan willen weten. Bovendien kon hij op dat moment met steun van de gehele Zeeuwse bevolking -desnoods gingen we allemaal mee- terug naar Den Haag. Waarna hij met zijn vuist op tafel had geslagen en had gezegd: 'deze proef gaat niet door, dat accepteren we als Zeeland niet.' Waarom heeft gedeputeerde Van der Maas dit niet gedaan?

Voorts komt weer een belangrijk moment. De Gedeputeerde zet de knop snel om en gaat de onderhandelingen aan. Waarom geeft hij zo snel op? Waarom die switch gemaakt om te onderhandelen? En welk kader nam hij mee voor die onderhandelingen? Heeft hij dit kader met Gedeputeerde Staten afgestemd? En waarom niet met de Zeeuwse volksvertegenwoordiging, de onderwijsinstellingen, het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van de Zeeuwse reizigers?

Vervolgens startten de onderhandelingen. Wij hebben vernomen dat het Rijk al voornemens was om mee te betalen aan twee viaducten. Bij het project Zanddijk zou de NS, grootaandeelhouder van het Rijk, al voor het viaduct zorgen. Het viaduct bij het Veerse Meer zou al bij de A58 horen en daarmee voor een taak van het Rijk. Deze viaducten had het Rijk al toegezegd en konden nu ook worden meebetaald. Is dat compensatie of is dat een mededeling van het Rijk die wordt gekoppeld aan het spoor? Hoe kijkt de gedeputeerde van het openbaar vervoer terug op wat hij voor de treinreizigers als compensatie 'binnenhaalde'? Had de gedeputeerde wellicht zijn pet van ov-gedeputeerde afgezet en zijn pet van infrastructuur-gedeputeerde opgezet om twee dingen voor een ander deel van zijn portefeuille binnen te halen? Of, in andere woorden: wat heeft de treinreiziger aan compensatie met twee viaducten? Het antwoord is: niets.

We gaan door naar 10 september. Het besluit is definitief. ProRail, NS en GS weten dit. Op 14 september vindt de informatiebijeenkomst plaats met Statenleden en genoemde partijen. Aan het einde van de bijeenkomst stelden wij de vraag of er nog meer vertraging verwacht wordt. Het antwoord was dat ProRail, NS hoopvol zijn en het uiterste doen om te voorkomen dat er in de toekomst geen grote treinvertragingen zullen komen. Drie weken later komt naar buiten: vier maanden geen trein, minimaal negen maanden veel storing. Waarom is deze proef niet met ons gedeeld? Is dit informatie achterhouden voor de volksvertegenwoordiging?

Wij willen de proef met het ERTMS tegenhouden. Hoe zit GS hierin? Welke kansen ziet het provinciebestuur om dit alsnog tegen te houden? Omroep Zeeland heeft ons donderdag vragen gesteld over juridische mogelijkheden. Waarom heeft de provincie de juridische mogelijkheden niet verkend voor het begon over een compensatiepakket?

Onze belangrijkste vraag is: hoe kijkt de Gedeputeerde terug op dit hele proces? Heeft hij ergens spijt van, zou hij dingen anders willen doen? En zo ja, wat en waarom? Zo nee, waarom niet? En hoe kijkt het provinciebestuur aan tegen de vele reacties van de Zeeuwen over deze proef?