

Aan:
Provincie Zeeland
Provinciale Staten
t.a.v. de Griffier
Abdij
Middelburg

Verzonden per e-mail

1 en 4 juni 2026
Middelburg

Betreft: langdurige test ERTMS op deel van de Zeeuwse spoorlijn 2029

Geachte Statenleden,

Het gezamenlijk optrekken van de Zeeuwse scholen in SSZ tegen een langdurig sluiten voor reizigersvervoer van de Zeeuwse spoorlijn heeft geen positief resultaat voor deze scholen en scholieren opgeleverd.

De rechter heeft in de uitspraak meegewogen dat de Rijksoverheid 'rechtmatig heeft gehandeld'.

Waar de rechter terecht geen uitspraak over heeft gedaan is of de keuze voor deze spoorlijn verdedigbaar is.

De mededeling over het afsluiten van de Zeeuwse lijn in 2029 is in Zeeland als 'mededeling' ontvangen. Kennelijk is er geen of nauwelijks overleg voorafgaande aan deze mededeling geweest.

In mijn optiek is er vanuit Zeeland te weinig weerstand geboden.

De spoorlijn in Zeeland is van vitaal belang voor de reizigers die wel kiezen voor het OV maar ook voor het goederenvervoer van en naar de havens van Vlissingen.

Beide vormen van vervoer zouden langdurig gestremd worden door de voorgenomen test met een nieuw beveiligingssysteem ERTMS in Europees verband.

Het afsluiten van de railverbinding naar de havens van Vlissingen raakt ook de economische belangen van de bedrijven die in het gebied gevestigd zijn en goederen per rail aan- en afvoeren. Niet alleen de havenbedrijven zelf worden getroffen maar het raakt ook de concurrentiepositie van Vlissingen ten opzichte van andere havens en de werkgelegenheid voor een grotere regio.

De haven van Vlissingen is niet of slechts gedeeltelijk uitwisselbaar met de goederenstromen van bijvoorbeeld de haven van Terneuzen.

De overlast waar rekening mee moet worden gehouden is:

- 1: vier maanden volledige afsluiting
- 2: vervolgens nog maandenlange hinder in de dienstregeling als gevolg van storingen (prognose Pro rail).

De provincie Zeeland is nagenoeg een heel jaar verstoken van een goede verbinding Vlissingen - Bergen op Zoom. Voor vaste reizigers is dit een dagelijks weerkerend probleem waarbij het risico bestaat dat forenzen zullen besluiten om definitief de auto te nemen en niet

meer terug te keren naar de trein. Dat staat haaks op het overheidsbeleid om juist het OV te stimuleren.

In de meeste provincies is een parallel route per rail beschikbaar, die is er niet in Zeeland, zie onderstaande voorbeelden.

Iedereen moet zich of met treinvervangend vervoer of per auto naar een station dat wel per trein bereikbaar blijft gaan verplaatsen, de goederen moeten per vrachtwagen over de weg op een eveneens kwetsbare verkeersader de A-58.

In mijn optiek zijn er meerdere alternatieven:

- 1: Steenwijk – Leeuwarden (omreisroute via Meppel en Groningen naar Leeuwarden)
- 2: Deventer – Almelo (omreisroute via Zwolle naar Almelo of Deventer-Zutphen-Almelo)
- 3: Tilburg – Boxtel (omreisroute via Den Bosch-Boxtel).
- 4: Dordrecht – Breda (omreisroute via IC direct Rotterdam - Breda)

Deze voorbeelden laten zien dat er in andere provincies op een aantal plaatsen uitwisselbare verbindingen liggen die bij de afsluiting van de ene reisroute gelijkwaardig gebruikt kunnen worden, rekening houdend met extra reistijd. Een railverbinding, ook al is het een omreisroute is te prefereren boven treinvervangend vervoer. Treinvervangend vervoer brengt extra verkeer met zich mee op de wegen, in het stedelijk gebied en op de rijksweg. Bij een alternatieve route via spoor kan extra materieel ingezet worden.

Deze week was de Tweede Kamer der Staten Generaal uitermate ontevreden over de voortgang van het complexe ERMTS project en het gepresenteerde tijdschema. De verwachting is dat de kosten op zullen lopen tot, schatting, 15 miljard euro en de oplevering pas tussen 2060 en 2070 wordt verwacht. Het is relevant om te bedenken dat AI op dit moment nog in de kinderschoenen staat maar mogelijkserwijs in de komende tien tot twintig jaar een stormachtige ontwikkeling door zal maken die het ERMTS volledig in de schaduw zal plaatsen. Onderzoek bij de TU Delft naar de mogelijke toepassingen op het gebied van beveiliging zou dan ook gewenst zijn.

Inmiddels heeft de Rijksoverheid een zekere faam verworven met het budgetteren van grote en langlopende projecten (HSL, Betuwelijn, Binnenhof) de vraag is gerechtvaardigd wat er onder de huidige economische omstandigheden gaat gebeuren wat van invloed is op het nieuwe beveiligingssysteem. Vrijwel tegelijkertijd met de verre uitloop van ERMTS werd bekend dat er tenminste 12 grote verkeersverbindingen tot uiterlijk 2031 geheel of gedeeltelijk vervangen moeten gaan worden.

Dit gevoegd bij de projecten die nog in ontwikkeling zijn om Nederland bereikbaar te houden, uitbreiding infrastructuur (wegen en revitaliseren van stationsgebieden, aanleg nieuwe railverbinding, met name de Lelylijn) geeft aan dat er een duidelijke regie gevoerd moet gaan worden op al deze grote projecten. De Rijksoverheid kan het beschikbare geld niet eindeloos blijven besteden. Bij de verdere planontwikkeling van de Lelylaan worden vandaag de dag al vraagtekens geplaatst er wordt op dit moment geen concrete reservering op de begroting gedaan om de aanleg op termijn te realiseren. Dat is slecht nieuws en geeft aan dat de regering op grote projecten geen consistent beleid weet te voeren.

Omdat de stip op de horizon pas over enkele decennia ligt kan het raadzaam zijn om met alle betrokken partijen eens van gedachten te wisselen en na te gaan welke stappen er nu gezet moeten worden en waar herijking noodzakelijk is.

Dat laatste zou wat mij betreft direct van toepassing moeten zijn op het vinden van een tracé waar reizigers en goederenstromen beduidend minder overlast zullen ondervinden van een maandenlange buitendienststelling van de enige spoorlijn in een provincie.

Nadrukkelijk moet de veiligheid van inwoners meegewogen worden.

Wat zegt de Veiligheidsregio in samenhang met Waterschap Scheldestromen over het wegvallen van een belangrijk deel van een deel van een hoofdspoorlijn bij een belangrijke calamiteit waarbij veel mensen uit het gebied moeten vertrekken. Als iedereen via de A-58 of N-57 het gebied moet verlaten is de vraag of beide verkeersaders die druk op de beschikbare capaciteit aan zullen kunnen.

De ‘bijna’ ramp in het Rivierengebied in 1995 laat de gevolgen van een plotselinge evacuatie van tienduizenden inwoners tegelijk zien.

Laat dat in Zeeland geen doemscenario worden omdat een deel van de infrastructuur niet beschikbaar is.

En wat blijft er overeind van alle plannen en daarmee ook van ERMTS als dit kabinet de eindstreep van 2030 niet haalt. Dit is geen doemscenario maar de feitelijke realiteit van de afgelopen decennia. Vanaf 1980 maakten slechts vier kabinetten de periode van vier jaar vol.

Dat er in 2026 al behoorlijk achter de horizon wordt gekeken (2060 of zelfs 2070) is weinig bemoedigend maar geeft mogelijk wel aanleiding om het gesprek over de ambtshalve mededeling in Den Haag toch maar aan te gaan.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted title]

[Redacted address]