

Insprekbijdrage in de commissievergadering Economische Zaken van Provinciale Staten van Zeeland op 20 januari 2017.

Geachte commissieleden,

Op 6 december overhandigde ik de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu namens ruim 1500 ondertekenaars de petitie 'Zeeland verdient een snellere treinverbinding'. Ik deed dit omdat door de nieuwe NS-dienstregeling de treinreis van Vlissingen naar Amsterdam zes minuten langer duurt waardoor tussen 2011 en heden de totale reisduur met maar liefst 22 minuten is toegenomen.

De ondertekenaars spraken zich uit tegen een nog langzamere treinverbinding tussen Zeeland en de Randstad. Ik begrijp dat gedeputeerde Van der Maas het afgelopen jaar met NS overlegde over verbetering van de Zeeuwse treindienst. Het was, neem ik aan, voor de heer Van der Maas, net als voor u Statenleden en voor de ondertekenaars van de petitie dan ook een onaangename verrassing dat NS eind 2016 niet een verbetering in petto had, maar een verslechtering.

In het overleg tussen provincie en NS is onder meer gesproken over een spitstrein. Tijdens de ochtend- en avondspits rijdt er dan naast de huidige stoptrein een Intercity die alleen Vlissingen, Middelburg en Goes aandoet. Dat is op zich een hoopvolle ontwikkeling. Nu moeten we echter afwachten of hetgeen NS voorstelt wat betreft datum van invoering en frequentie voldoet aan de wensen van het provinciebestuur. Ik heb begrepen dat NS volgende week knopen doorhakt over de dienstregeling voor 2018. Ik ben gezien de ontwikkelingen van de afgelopen jaren voorsnog niet gerust op een resultaat dat gunstig uitpakt voor de Zeeuwse treinreiziger.

We moeten daarom niet al onze kaarten op NS zetten. Sinds de verzelfstandiging van NS hoor ik dat de politiek er niets meer over te zeggen heeft. Ik betwijfel dat. Want NS mag een zelfstandig bedrijf zijn, maar het is wel een merkwaardig zelfstandig bedrijf, met maar één aandeelhouder, namelijk de overheid in de persoon van de minister van Financiën.

Daar komt bij dat goed openbaar vervoer, zeker in Zeeland, ook een sociale functie vervult. Daarom heb ik alle begrip voor de wens van velen van u om de kleine stations open te houden.

Overigens pleit de petitie ervoor om de situatie van voor 2013 te herstellen, waarbij er elk uur een stoptrein alle Zeeuwse stations aandoet en een Intercity alleen stopt in Vlissingen, Middelburg en Goes. Want laten we de zaken eens in perspectief zien: in 2014 telde de Zeeuwse Lijn 18.998 in- en uitstappers. Van hen waren er 14.707, oftewel 77,4 procent, afkomstig uit Vlissingen, Middelburg en Goes. Ruim driekwart dus. Is het niet reëel om hen een aantrekkelijker treindienst aan te bieden?

Overigens, ik ben weliswaar voor herinvoering van een volwaardige Intercity in Zeeland, maar pertinent niet tegen een stoptrein tweemaal per uur. Er zijn vele varianten denkbaar. Zo kan er in Zeeland eindelijk een **echte** stoptrein gaan rijden. Dus in plaats van een zware dubbeldekker die langzaam optrekt en remt waardoor er nooit op topsnelheid kan worden gereden, een echte Sprinter die zelfs tegenwoordig in de nieuwste modellen, wat een geweldige innovatie NS!, voorzien is van een toilet. Met zo'n Sprinter kan de Zeeuwse reiziger tijdwinst boeken.

Ik heb dus alle begrip voor degenen die voor openhouden van de kleine stations zijn. Ik heb minder begrip voor de tweeslachtigheid van de Zeeuwse politiek. Ik heb van Statenleden gehoord dat fracties gespleten zijn, afhankelijk van of men in de steden of in de dorpen woont.

In december 2015 benadrukte staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu in haar beantwoording van Kamervragen dat de verbetering van de treindienst in Zeeland toch vooral een initiatief zou moeten zijn van de regio. Dan helpt het niet dat die regio verdeeld is.

Na de aanbieding van de petitie heb ik nog gepraat met enkele Kamerleden. Hierdoor kreeg ik een aardig beeld van hoe Den Haag naar Zeeland kijkt.

- Geen Kamerlid zal het openlijk durven beweren, maar Zeeland kan natuurlijk electoraal geen deuk in een pakje....Zeeuws Meisje slaan. Bij de laatste Tweede Kamerverkiezingen waren alle uitgebrachte stemmen in Zeeland nog niets eens goed voor drieënhalve Kamerzetel, om precies te zijn 3,47 Kamerzetel.
- Zeeland heeft niet of nauwelijks geld. Voor de financiering van beter openbaar zal Den Haag dus al snel de helpende hand moeten bieden.
- En tot overmaat van ramp is de provincie ook nog verdeeld over de Zeeuwse treinverbinding.

Begrijpt u dat er geen Tweede Kamerlid is dat zijn handen op dit moment wil branden aan dit onderwerp? Indachtig de woorden van staatssecretaris Dijkema vinden veel Kamerleden dat de provinciale politiek eerst zelf maar eens met een eensluidend standpunt moet komen over hoe het met het treinvervoer verder moet.

Dat is dan ook mijn oproep aan u: formuleer als Provinciale Staten een samenhangende visie op het toekomstig treinvervoer in Zeeland.

Ik dank u wel.

Adrie Boxmeer