

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1566

Vragen van het lid **Leers** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het lightrailproject Zutphen–Winterswijk*. (Ingezonden 5 juli 2001)

1
Herinnert u zich dat u op 9 juni jl. het lightrailtraject Zutphen–Winterswijk voor gebruik hebt geopend?

2
Bent u wat dit traject betreft op de hoogte van het extreem aantal storingen van de voor lightrailverkeer aangepaste railinfrastructuur alsmede de grote problemen met het materieel, waardoor vertragingen en uitval in treindiensten aan de orde van de dag zijn?

3
Hoe is de beoordeling van de benodigde infrastructuur destijds tot stand gekomen en in hoeverre hangt de slechte dienstverlening samen met de door Railned, onder protest van de Provincie Gelderland en Syntus, doorgevoerde bezuiniging van f 4 miljoen op het projectbudget?

4
Bent u ervan op de hoogte dat er ook op andere trajecten (Groningen–Nieuweschans, Arnhem–Winterswijk, Nijmegen–Roermond, Leeuwarden–Groningen, Zwolle–Enschede, Apeldoorn–Zutphen en Zutphen–Hengelo) problemen zijn

met de voor lichte treinen aangepaste infrastructuur en dat deze aanpassingen voor de reizigers uitdraaien op regelrechte nachtmerries en de investeringen in lightrail op deze manier weggegooid geld zijn?

5
Bent u derhalve bereid een onderzoek naar de kwaliteit en de beschikbaarheid van de voor lightrail vereiste rail-infrastructuur op dit traject in te stellen en waar nodig verbeteringen aan te brengen, bovenop de door u toegezegde middelen voor verbetering van de kwaliteit van de railinfrastructuur?¹

¹ Nota-overleg van 27 november jl., Kamerstuk 27 408, nr. 21.

Antwoord

Antwoord van minister **Netelenbos** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 14 augustus 2001)

1
Ja.

2
Er zijn in de periode 9 juni – 20 juli 2001 meer storingen in de infrastructuur geweest dan gebruikelijk is op de trajecten Zutphen – Winterswijk en Winterswijk – Doetinchem. Het gaat in totaal om 78 storingen. Niet alle storingen leiden overigens tot overlast voor de reiziger en sommige storingen geven weinig tot geen overlast voor de reiziger. Voorbeelden zijn:

klok werkt niet of omroep fietsenstalling werkt niet. Er waren 21 treinaantastende storingen, waardoor treinen vertraagd zijn of niet konden rijden. Slechts enkele zijn direct terug te voeren op de nieuw aangelegde infrastructuur. Andere verstoringen hebben een duidelijke externe oorzaak, zoals blikseminslag en boom over het spoor. Aangezien echter het storingsniveau in de eerste maand na indienststelling van IGO+ duidelijk verhoogd is, is het plausibel de resterende storingen voor een deel toe te rekenen aan de aanpassing van de railinfrastructuur en de inzet van nieuw materieel en aan de combinatie van beide. Er is echter geen reden te spreken van een extreem hoog niveau; er lijkt eerder sprake van kinderziektes en onwennigheid met betrekking tot infrastructuur en materieel. Het storingsniveau kent een dalende lijn.

3
Er is conform de spelregels van de MIT-procedure tijdens de planstudiefase een functioneel programma van eisen opgesteld. In eerste instantie is dit programma van eisen uitgewerkt in een eerste projectontwerp, waarbij uitgegaan werd van dubbelsporigheid op een deel van het traject Winterswijk – Zutphen. Nadere studie leverde een projectontwerp op waarin uitgegaan werd van hogere rijsnelheden en aanpassing van het beveiligingssysteem. Dit ontwerp bleek beter te voldoen aan het

functioneel programma van eisen, met name ten aanzien van beschikbaarheid en betrouwbaarheid van infrastructuur, en was iets goedkoper.

Met de toekomstige gebruiker (Syntus) heeft regelmatig overleg plaatsgevonden over haar eisen en wensen. Op de uitvoering van het project hebben geen bezuinigingen plaatsgevonden. Een aantal kleinere aanbestedingen is wel lager uitgevallen dan verwacht.

4

Op deze trajecten rijden (nog) geen lightrailtreinen en is ook niet geïnvesteerd in voorzieningen voor light rail. In de lopende MIT-procedures voor lightrailprojecten is, in het algemeen, veel studie nodig om functionele eisen te vertalen in betrouwbare en betaalbare technische specificaties. Ik heb daarom ingestemd met een proefbedrijf op de verbinding Gouda – Alphen a/d Rijn als praktijktest voor technische systemen en voor de reizigersvoorzieningen; de kosten van deze proef worden voor de helft uit het Infrastructuurfonds betaald en voor de helft door de provincie.

5

Vooralsnog acht ik onderzoek niet nodig. Ik verwacht dat uit de gebruikelijke rapportages van Railinfrabeheer zal blijken dat hier sprake was van opstartproblemen en dat over enige maanden het aantal storingen op de betreffende trajecten beduidend zal zijn afgenomen.