

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

### 2830

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de perrontunnel in Zwolle*. (Ingezonden 24 april 2009)

1 Kent u het bericht «Perrontunnel over hele lengte verbreden is nog te kostbaar»?<sup>1</sup>

2 Is het waar dat in de plannen van Prorail de perrontunnel niet over de gehele lengte tot aan het plein in het hart van de ontwikkellocatie Hanzestation Zuid wordt verbreed? Is het u bekend dat de woordvoerder van ProRail bij de presentatie voor de gemeenteraad heeft aangegeven geen budget te hebben voor een volledige verbreding van de perrontunnel?

3 Hoe verhoudt dit zich tot uw toezegging in het kader van de motie Cramer c.s.<sup>2</sup> en de in deze motie genoemde overwegingen?

4 Waarom wordt door ProRail bij de berekeningen voor de benodigde breedte van de spoortunnel alleen uitgegaan van huidige reizigers aantallen, terwijl deze naar verwachting fors zullen groeien door de kabinetsambities op het spoor, de komst van de Hanzelijn en de

grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen direct ten zuiden van het station?

5 Vindt u het acceptabel dat de perrontunnel op het laatste stuk slechts 5 meter breed blijft terwijl steeds meer studenten gebruik maken van de ingang in verband met de scholenconcentratie ten zuiden van het station en hier mogelijk ook het nieuwe busstation komt?

6 Op welke wijze wordt in de plannen rekening gehouden met de gewenste verbetering in de relatie tussen de beide zijden van het station en de barrièrewerking van de poortjes voor de OV-chipkaart? Wordt er bijvoorbeeld een fietsverbinding gerealiseerd zoals bij station Hilversum?

<sup>1</sup> De Stentor, 21 april 2009  
<http://www.destentor.nl/regio/zwolle/4852338/Perrontunnel-over-hele-lengte-verbreden-is-nog-te-kostbaar.ece>

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 200 A, nr. 66.

### Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 4 juni 2009)

1 Ja.

2 De planvorming voor de spoorzone Zwolle is momenteel nog in

ontwikkeling. Omdat de spoortunnel in ieder geval voor de opening van de Hanzelijn gereed moet zijn, is gekozen voor een verbreding van de tunnel tot voorbij het nieuw aan te leggen perron 4. Tot dit punt was een capaciteitsknelpunt vastgesteld. De uitkomsten van de gemeentelijke plannen voor de ontwikkelingen in het kader van de Spoorzone aan de zuidzijde van het station zijn bepalend voor de aansluiting op de verbrede perrontunnel. Over de gemeentelijke plannen zal volgens de planning deze zomer verdere besluitvorming plaatsvinden.

3 Ik heb in december 2007 positief gereageerd op de motie. De gemeentelijke plannen zijn op dit moment nog niet in een fase dat definitief besloten kan worden tot de verdere verlenging van de verbreding. Om de verbrede tunnel op tijd gereed te hebben voor de opening van de Hanzelijn zal ProRail begin 2010 moeten beginnen met de aanbesteding. Tot die tijd is er nog een gelegenheid om het plan definitief te maken. Vooralsnog lijkt er rond de zomer meer duidelijkheid over de spoorzoneplannen te komen.

4 ProRail is uitgegaan van reizigers aantallen in 2020. Daarin zijn het effect van de Hanzelijn en de ruimtelijke ontwikkelingen verwerkt.

5

Zie hiervoor mijn antwoord op de vragen 2 t/m 4.

6

De poortjes voor de OV-chipkaart worden geplaatst in opdracht van NS. ProRail ziet er met betrekking tot de plek van de poortjes op toe dat de veiligheid en doorstroming geborgd blijven. Voor fietsers en voetgangers is er overigens reeds een onderdoorgang op ongeveer 300 meter ten noorden van de huidige perrontunnel.