

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

### 3265

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat een directe treinverbinding tussen Groningen en Bremen op korte termijn niet is uit te voeren* (ingezonden 23 juni 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 juli 2023).

#### Vraag 1

Hoe luidt uw reactie op het onderzoek dat een directe treinverbinding tussen Groningen en Bremen op korte termijn niet is uit te voeren?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

In mijn brief over internationaal spoorvervoer d.d. 7 juli jl. heb ik u geïnformeerd over de laatste stand van zaken ten aanzien van de Wunderline.<sup>2</sup> Voor de Wunderline wordt hard gewerkt aan het realiseren van bouwstap 1 waarmee een reistijdwinst van 17 minuten wordt gerealiseerd per 2024. Daarnaast werken de Duitse partners aan het herstel van de Friesenbrücke. Verwachting is dat deze projecten op tijd gereed zijn om per dienstregeling 2025 de treindienst tussen Groningen en Leer weer te kunnen hervatten en wel met 17 minuten minder reistijd dan voorheen. Waar de provincie Groningen het tekort op bouwstap 1 heeft weten op te lossen door een aanpassing in de scope, wordt er rondom de tekorten voor bouwstap 2 nog steeds onderzoek gedaan en discussie gevoerd over hoe verder te gaan, bijvoorbeeld door alternatieve of goedkopere invulling van bouwstap 2. Helaas is het niet mogelijk gebleken om een directe trein tussen Groningen en Bremen, eerder benoemd als een mogelijke bouwstap 3, voor 2036 te realiseren en daarmee als alternatieve invulling voor bouwstap 2 te zien. De projectpartijen beraden zich daarom verder hoe de verbinding na bouwstap 1 stapsgewijs verbeterd kan worden.

<sup>1</sup> Wunderline, 15 juni 2023, Resultaten onderzoek directe trein Groningen – Bremen, Onderzoek directe trein Groningen – Bremen (wunderline.eu).

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 2023Z13510.

#### Vraag 2

Bent u bereid het Verdrag tussen Nederland en Koninkrijk Hannover inzake spoorverbinding Harlingen – Leeuwarden – Groningen – Leer uit 1864 en het Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden volgens de regeling van de spoorweggrensovergangen uit 1966 in herinnering te brengen bij de deelstaat Nedersaksen en de Bondsrepubliek Duitsland om de noodzaak en het belang van deze spoorverbinding met Duitsland te benadrukken?

#### Antwoord 2

Dit is niet nodig, omdat Duitsland en Nedersaksen het belang van deze spoorverbinding meer dan voldoende onderstrepen. Als het gaat om totale investeringen zowel in het spoor als in de Friesenbrücke dan ligt het zwaartepunt van de investeringen in de Wunderline volledig in Duitsland. Daarmee tonen de Duitse partijen duidelijk hun inzet op dit project.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven hoe het uitblijven van een oplossing voor de verbinding tussen Groningen en Bremen zich verhoudt tot de inspanningsverplichting uit het «Europese Witboek Transport 2050» voor de verbetering van het grensverkeer per spoor?

#### Antwoord 3

De partijen zetten zich goed in voor de genoemde inspanningsverplichting met het onderhanden werk aan bouwstap 1 en de voortdurende samenwerking met de betrokken partijen om conform de afspraken uit 2019 ook na bouwstap 1 de verbinding stapsgewijs te blijven verbeteren.

#### Vraag 4

Hoe spant u zich in om het uitgangspunt uit het Witboek transport 2050, dat regeringen obstakels die een hoogwaardige dienstverlening op de infrastructuur in de weg staan moeten wegnemen, op de verbinding tussen Groningen en Bremen? Kunt u deze inspanningen intensiveren?

#### Antwoord 4

Samen met de provincie Groningen is er regulier contact met Nedersaksen over de voortgang van het project Wunderline en de tijdige realisatie van de Friesenbrücke. Alle betrokken partijen onderschrijven het belang van de Wunderline en spannen zich in om met elkaar te kijken welke verdere stappen gezet kunnen worden.

#### Vraag 5

Hoe heeft u, samen met de provincie Groningen, regie genomen om te komen tot een spoorverbinding naar Bremen, zonder conflicten met de scheepvaart? Welke opties zijn hiervoor in kaart gebracht?

#### Antwoord 5

Conflicten met de scheepvaart rondom de Friesenbrücke spelen zich af op Duits grondgebied. Het is dan ook aan de Duitse partners om hierover tot afspraken te komen, waarbij vanuit de Nederlandse partners aandacht is gevraagd voor het belang van de Wunderline. Door Deutsche Bahn is een openingsregime bedongen van 20 minuten voor de nieuwe Friesenbrücke, dat is 4 minuten ruimer dan voorheen. De dienstregeling van de Wunderline na bouwstap 2 is hierbij als uitgangspunt genomen, waarmee er voldoende ruimte is om met twee treinen per uur de Friesenbrücke te passeren.

#### Vraag 6

Welke regelgeving leidt volgens u tot de beperkte openstelling van de nieuwe brug voor het treinverkeer tot 20 minuten per uur? Welke instantie vormt het bevoegd gezag?

#### Antwoord 6

Het betreft hier een contract tussen Deutsche Bahn en het Wasser- und Schifffahrtsamt. Daarbij is de genoemde openingstijd voldoende voor de vastgestelde dienstregeling van de Wunderline na bouwstap 2.

Vraag 7

Welke maatregelen kunnen getroffen worden om de sluitingstijd van de brug te verkorten?

Antwoord 7

Deutsche Bahn heeft in overleg met het Wassen- und Shiffahrtsamt de benodigde brugopeningstijden voor bouwstap 1 en bouwstap 2 bedongen. Er is momenteel geen zicht op verdere verkortingen. Deze zijn op dit moment ook niet noodzakelijk.

Vraag 8

Wilt u zich bij het bevoegd gezag inspannen voor wijziging van deze sluitingstijden ten gunste van het treinverkeer?

Antwoord 8

Op dit moment is er geen noodzaak voor verdere wijzigingen. Mocht die er wel zijn, dan zal daar via de Wunderline-overleggen aandacht voor gevraagd worden bij de Duitse projectpartners die verantwoordelijk zijn voor de afspraken met het Wasser- und Shiffahrtsamt.

Vraag 9

Welke infrastructurele aanpassingen zijn nodig op station Groningen om de treinen voldoende ruimte te geven om te kunnen keren?

Antwoord 9

Voor het laten rijden van een directe trein per 2036, zal op station Groningen meer perroncapaciteit moeten worden gecreëerd om de trein te laten keren. Dat komt in de praktijk neer op een extra keerspoor of meer perronruimte.

Vraag 10

Welke mogelijkheden zijn er om de benodigde infrastructurele aanpassingen op te pakken tijdens de huidige verbouwing van station Groningen?

Antwoord 10

Die werkzaamheden waren destijds niet bekend en zijn dus niet meegenomen in het ontwerp voor de huidige verbouwing. Deze kunnen in deze late fase van de huidige verbouwing ook niet meer worden meegenomen.

Vraag 11

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van dit onderzoek voor de haalbaarheid van de financiering van de Lelylijn uit het TEN-T, nu de internationale component van deze spoorlijn verder onder druk komt te staan?

Antwoord 11

Er zijn geen gevolgen. Zoals ik uw Kamer eerder gemeld heb, vinden er eerst nog onderhandelingen plaats binnen Europa over de TEN-T-status van Amsterdam-Groningen-Bremen. Pas daarna kan een aanvraag ingediend worden voor financiering.

Vraag 12

Onder welke voorwaarden zou een MIRT-onderzoek naar de Wunderline opgestart kunnen worden?

Antwoord 12

Een MIRT-onderzoek naar de Wunderline is wat mij betreft niet aan de orde. De Wunderline is een project in uitvoering. Er is reeds in de periode 2016 tot begin 2019 met behulp van EU CEF-t subsidieonderzoek gedaan naar de realisatie van de Wunderline. De maatregelen zijn bekend. In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt daarnaast gekeken naar de internationale component van deze lijn. Een MIRT-onderzoek Wunderline levert daarom naar mijn mening geen nieuwe informatie op.

Vraag 13

Welke mogelijkheden ziet u om het Wunderline-project verder te ondersteunen en een aantrekkelijke internationale verbinding naar Bremen en Hamburg te realiseren? Welke inzet gaat u plegen om de Wunderline daadwerkelijk en zo snel mogelijk te realiseren, ten minste eerder dan 2036?

Antwoord 13

Met het werk aan bouwstap 1 zal per 2025 de treinverbinding tussen Groningen en Leer en Bremen hervat kunnen worden met een 17 minuten kortere reistijd dan voor de aanvaring met de Friesenbrücke. Met de partijen wordt ondertussen gesproken welke verdere stappen gezet kunnen worden. Vanuit het Ministerie van IenW is nog ca. € 5 mln. beschikbaar voor bouwstap 2. In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt daarnaast gekeken naar de internationale component van deze lijn op de langere termijn.