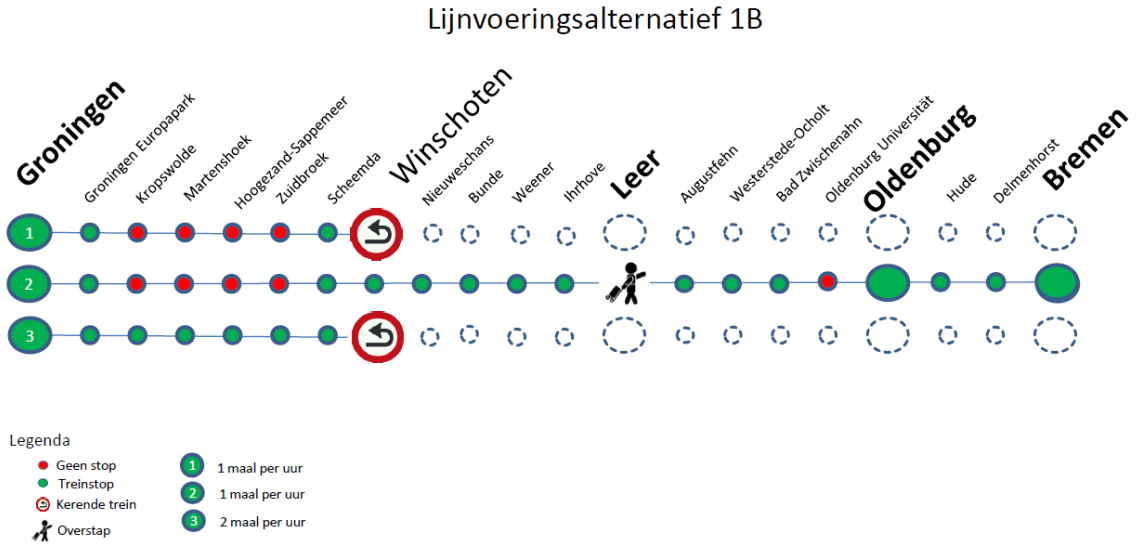
BIJLAGE 1 bij de voordracht van 14 november 2017, documentnummer 2017-097.327, VV

VOORTGANG PROJECT WUNDERLINE JULI 2015 - NOVEMBER 2017

In deze bijlage beschrijven wij de vier lijnvoeringsvarianten en informeren wij u over de vervolgonderzoeken, die zijn uitgevoerd sinds juli 2015, over de ambtelijke en bestuurlijke lobby voor draagvlak en vervolgonderzoek in Duitsland en Brussel en over de activiteiten die nog moeten worden verricht voordat u eind 2018/begin 2019 een realisatiebesluit kunt nemen.

Vier lijnvoeringsalternatieven
De vier lijnvoeringsalternatieven zijn:

- Lijnvoeringsalternatief 1B (reistijd Groningen-Bremen: 2.26 uur)

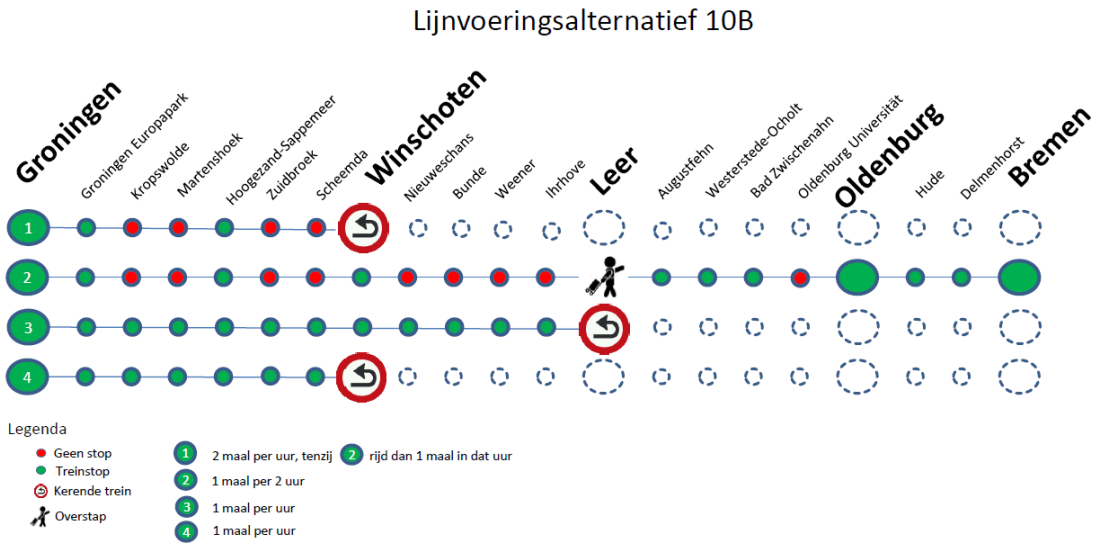


In lijnvoeringsalternatief 1B rijdt eens per uur per richting een sneltrein tussen Groningen en Leer v.v. die halteert op de stations Groningen-Europapark, Scheemda en op alle stations tussen Scheemda en Leer. Op het eindstation Leer moet de reiziger overstappen op de aansluitende IC/RE -trein richting Bremen. Deze IC/RE-trein stopt tussen Leer en Oldenburg op de stations Augustfehn, Westerstede-Ocholt en Bad Zwischenahn. Na Oldenburg halteert de trein te Hude, Delmenhorst en Bremen.

De stations die de sneltrein Groningen-Leer overslaat, worden twee maal per uur door een stoptrein tussen Groningen en Winschoten v.v. bediend. Reizigers richting Leer kunnen overstappen in Winschoten.

Gedurende de spits rijden er extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten v.v.

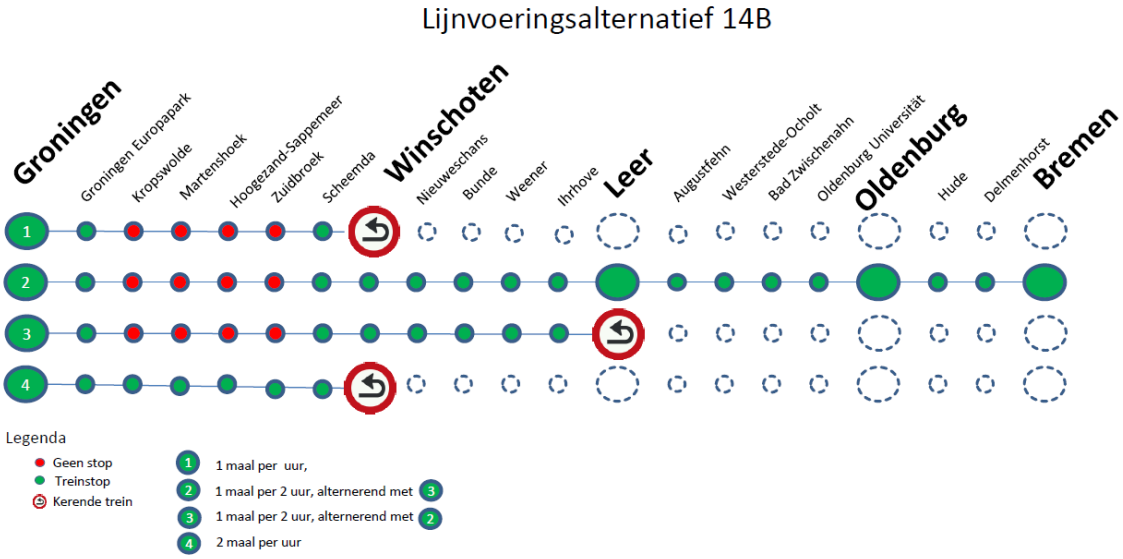
- Lijnvoeringsalternatief 10B (reistijd Groningen-Bremen: 2.12 uur)



In lijnvoeringsalternatief 10B rijdt eens per 2 uur een sneltrein tussen Groningen en Leer v.v., die halteert op de stations Groningen Europapark, Hoogezand-Sappemeer en Winschoten. Het beperkte aantal stops van de sneltrein en een aangepaste infrastructuur in zowel Nederland als Duitsland levert ten opzichte van variant 1B de nodige tijdswinst op. Op het eindstation Leer moet de reiziger overstappen op de aansluitende IC/RE-trein richting Bremen. Bij dit lijnvoeringsalternatief halteert de trein op dezelfde stations als in lijnvoeringsalternatief 1B. Daarnaast rijdt eens per uur een stoptrein tussen Groningen en Leer v.v. en een stoptrein tussen Groningen en Winschoten v.v.

Gedurende de spits rijden er extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten v.v.

- Lijnvoeringsalternatief 14B (reistijd Groningen-Bremen: 2.26 uur)

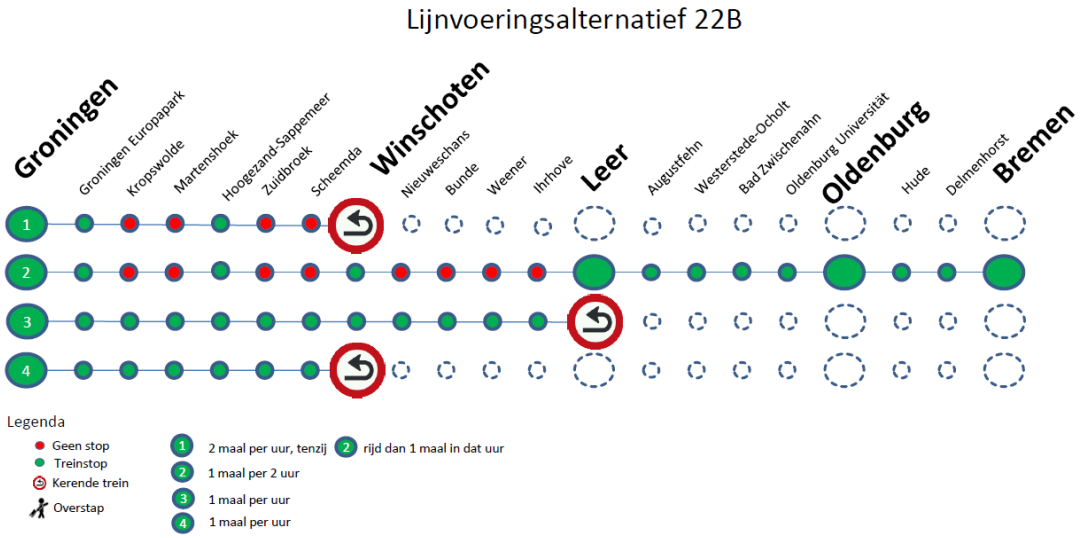


In lijnvoeringsalternatief 14B is éénmaal per twee uur sprake van een directe verbinding tussen Groningen en Bremen. Tussen Groningen en Leer rijdt ieder uur een sneltreinrit. De sneltrein halteert op de stations Groningen Europapark, Scheemda, Winschoten, Bad Nieuweschans, Bunde, Weener, Ihrhove en Leer. Het ene uur is Leer het eindstation en keert de sneltrein terug naar Groningen.
Het andere uur rijdt deze door naar Bremen. Deze trein halteert in Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Bad Zwischenahn, Oldenburg-Universität, Oldenburg, Hude, Delmenhorst en na het bereiken van zijn eindbestemming Bremen keert deze terug naar Groningen

Om de stations waar de sneltrein tussen Groningen en Winschoten niet halteert te bedienen, rijdt naast de sneltrein tweemaal per uur een stoptrein tussen Groningen en Winschoten v.v.

Gedurende de spits rijden er extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten v.v.

- Lijnvoeringsalternatief 22B (reistijd Groningen-Bremen: 2.13 uur)



In lijnvoeringsalternatief 22B is sprake van een directe verbinding tussen Groningen en Bremen. Deze sneltrein rijdt eens per 2 uur en stopt op de stations Groningen Europapark, Hoogezand-Sappemeer, Winschoten, Bunde, Weener, Ihrhove, Leer, Augustfehn, Westerstede-Ocholt, Bad Zwischenahn, Oldenburg-Universität, Oldenburg, Hude, Delmenhorst en Bremen.
Om de haltes die de sneltrein tussen Groningen en Winschoten overslaat te bedienen, rijdt naast de sneltrein éénmaal per uur een stoptrein tussen Groningen en Winschoten v.v. en éénmaal per uur een stoptrein tussen Groningen en Leer v.v.

Gedurende de spits rijden er extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten v.v.

Voortgang en resultaten
Samen met onze Duitse en Nederlandse partners hebben wij veel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden hoe we de kwaliteit van de spoorverbinding Groningen-Bremen kunnen verbeteren. Achterliggend doel hiervan is door middel van een goede (spoor)verbinding de sociaaleconomische ontwikkeling van de noordelijke grensregio te stimuleren en de regio's aan beide zijden van de grens beter met elkaar te verbinden.

Op ons initiatief is de Stuurgroep Wunderline opgericht. Aan deze stuurgroep wordt deelgenomen door Land Niedersachsen, Land Bremen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Groningen, DB Netz en ProRail. De oprichtingsvergadering van de stuurgroep was op 13 juli 2016 in Oldenburg.
Op 7 december 2016 heeft de stuurgroep het 'Spoorboekje Wunderline, Spoorverbinding Groningen-Bremen 2017 -2018' (het bestuurlijk projectplan) vastgesteld (bijlage 2). Hierin staat de volgende gezamenlijke ambitie:
*“In **2025** is de grens niet langer een barrière en is de trein een logisch alternatief voor de auto. Het is dan mogelijk om **in iets meer dan twee uur met een emissievrije en innovatieve trein** van Groningen naar Bremen te reizen en vice versa. Onder andere door verbetering van het traject tussen Nieuweschans en Leer en tussen Leer en Oldenburg. Dit zorgt voor **twee keer meer passagiers** dan in de huidige situatie.*
*Door de Wunderline wordt een **aantoonbare verbetering van de sociaaleconomische ontwikkeling** van de regio's in het noordwesten van Duitsland en het noordoosten van Nederland bereikt. Land Niedersachsen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Land Bremen, de provincie Groningen, DB Netz en ProRail willen dit resultaat bereiken, medegefinancierd door Europa, om **in 2018 een gefundeerd besluit** te kunnen nemen."*

In dit 'Spoorboekje' wordt onder het motto ‘Eerst beter, dan meer’ ingezet op een stapsgewijze verbetering van de spoorverbinding. De focus wordt gelegd op verbetering van het treinproduct binnen afzienbare termijn en op langere termijn wordt gekozen voor uitbreiding van het aantal directe treinen en verdere maatregelen om de reistijd te verkorten.
Dit Spoorboekje geeft een overzicht van de doelen en ambities, de verschillende lijnvoeringsalternatieven, de uit te voeren onderzoeken en de planning van het project Wunderline.

Om draagvlak voor het project te krijgen en te behouden, is veel aandacht geschonken aan participatie en communicatie. Wij geven acte de présence tijdens de jaarlijkse EU-Open Days in Brussel en wij informeren jaarlijks een breed gezelschap van Duitse en Nederlandse netwerk-/ belangenorganisaties in de Wunderline Community over de voortgang van het project en wordt er door die organisaties meegedacht over de bijdrage die de Wunderline kan leveren aan versterking van de sociaaleconomische structuur van de noordelijke grensregio. Daarnaast heeft gedeputeerde Gräper zich op diverse momenten ingezet voor de vergroting van het draagvlak, o.a. in gesprekken met de betrokken staatssecretaris op bondsniveau, met Bondsdagleden, met de plaatsvervangend ambassadeur in Berlijn, met de betrokken minister en staatssecretaris in Land Niedersachsen en met de burgermeester en verkeerscommissie van Oldenburg.

Resultaten van deze inspanningen zijn dat het draagvlak voor de ambitie van het project langs de lijn en binnen de Duitse politiek, zowel op lands- en deelstaatniveau, is vergroot. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot het instellen van de eerdergenoemde Stuurgroep Wunderline.

Ook de komende anderhalf jaar wordt er vanuit het project intensief ingezet op participatie en communicatie, met name richting Duitse en Europese partners om te komen tot financiële afspraken.

Voor de planuitwerking deel 1 zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Per onderzoek worden hieronder de conclusies en aanbevelingen vermeld.

- **Kwalitatief sociaaleconomisch onderzoek door onderzoeksbureau CIMA, maart 2017**
  Deze studie geeft een goed kwalitatief inzicht in de bijdrage die de Wunderline kan leveren aan de sociaaleconomische ontwikkeling van de noordelijke grensregio. Uit de studie blijkt dat neveneffecten op het gebied van cultuur, economie, wetenschap en toerisme ook te waarderen zijn als baten en dat deze neveneffecten een belangrijk argument vormen om de Wunderline te motiveren. De studie onderbouwd derhalve dat er meer maatschappelijke baten zijn dan alleen de zuiver economische.
  Deze uitkomsten zijn belang omdat deze bevindingen een bijdrage geven aan de baten van de nog uit te voeren maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De MKBA is zowel in Nederland als in Duitsland een middel om de uiteindelijke keuze geobjectiveerd te onderbouwen. Ook in het kader van de Europese CEF-T-subsidie wordt een MKBA gevraagd. Met de uitkomsten van het kwalitatief sociaaleconomisch onderzoek is de maatschappelijke meerwaarde (de baten) van een dergelijke verbinding kwalitatief in kaart gebracht. In de MKBA zullen deze baten vervolgens kwantitatief worden vertaald.
- **Potentie goederenvervoer door onderzoeksbureaus TNO en Trimode, december 2016**
  De uitkomsten van dit onderzoek geven aan dat er voldoende capaciteit is voor het verwachte goederenvervoer en dat het vanuit het project Wunderline niet zinvol is nu te investeren in kwaliteitsverbetering van grensoverschrijdend goederenvervoer. De toegevoegde waarde van de investeringen dekt naar verwachting niet de benodigde investerings- en exploitatiekosten.
- **Vervoerwaarde potentie reizigers met second opinion en expertsessies over de ontwikkelingen van het grensoverschrijdend verkeer door MuConsult en Ecorys, augustus 2017**
  Om een goed inzicht te krijgen in het aantal 'grensreizigers' dat dagelijks van de spoorlijn gebruik maakt, is naast een modelmatige analyse tevens een vergelijking gemaakt met andere grensoverschrijdende spoorverbindingen, de daarbij modelmatig veronderstelde reizigersprognoses en de uiteindelijke werkelijke realisatie. Op basis van diverse ervaringscijfers achten geconsulteerde Duitse en Nederlandse experts een bovengrens van circa 1.900 dagelijkse grensreizigers een plausibele schatting onafhankelijk van de dienstregeling.
  Daarnaast is gekeken wat de reizigersgroei op de diverse trajectdelen kan zijn. Modelmatig zijn er groeipercentages tussen de 10 en 18% mogelijk. Dit hangt ook sterk af van de ontwikkelingen van o.a. de kwaliteit van de ketenmobiliteit op de stations. De effecten zullen het grootst zijn op het traject Winschoten-Oldenburg waar nog veel verbeterpotentieel ligt en beperkt op de trajecten Oldenburg-Bremen en Groningen-Winschoten.

- **Analyse maatregelen Groningen-Leer door ProRail (Alternatievenstudie Wunderline, ProRail, 2 april 2017) en analyse maatregelen Leer-Oldenburg-Bremen door DB Netz (Ergebnitz Bericht LPH1, 4 april 2017)**
  ProRail en DB Netz hebben de benodigde maatregelen aan de railinfrastructuur voor de verschillende varianten op respectievelijk het traject Groningen-Nederlands-Duitse grens en het traject Duits-Nederlandse grens-Bremen in kaart gebracht. Er zijn in totaal

26 aanpassingen aan de infrastructuur onderzocht die voor de verschillende varianten noodzakelijk zijn. Effecten (reistijd, frequentie etc.) en kosten van de individuele maatregelen zijn onderzocht. Afhankelijk van de variant zijn er 5 tot 21 aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk.

Risico bodemgesteldheid
Uit geotechnisch onderzoek naar de bodemgesteldheid van het baanvak tussen Groningen en Bad Nieuweschans, die wij in het kader van het project Sneltrein Groningen-Winschoten hebben laten uitvoeren, is gebleken dat de benodigde snelheidsverhogingen naar 120 of 140 kilometer per uur als gevolg van de slechte gesteldheid van de ondergrond op delen niet mogelijk lijken zonder dat ingrijpende kostenverhogende maatregelen getroffen worden. Die kostenverhogende maatregelen zijn dusdanig dat wij een second opinion laten uitvoeren. Dit heeft consequenties voor de planning van het project Sneltrein Groningen-Winschoten en wellicht op termijn voor de Wunderline. In de Najaarsnota hebben wij voor de second opinion extra middelen aan u gevraagd. Ultieme consequentie kan zijn dat ondergrond moet worden aangepast en dat kan grote financiële gevolgen hebben. Op het moment dat de second opinion gereed is, gaan wij bekijken welke alternatieven er zijn en zullen wij u daarover informeren.

Herstel Friesenbrücke
In onze brief van 20 september 2017 over de bijeenkomst Taskforce herstel Friesenbrücke op 28 augustus 2017 bent u geïnformeerd over de besluitvorming in Duitsland over het herstel van de brug. De planning van de nieuwe draaibrug zal door de benodigde extra proceduretijd circa 2-3 jaar opschuiven ten opzichte van de herstelvariant. Dit betekent dat de effecten van de kwaliteitsverbetering zichtbaar worden bij de opening van de nieuwe brug in het najaar van 2024. Het voordeel van de nieuwe brug is dat er een 365 dagen per jaar beschikbaarheid is, waardoor een betrouwbare dagelijkse dienstregeling mogelijk is. Reguliere onderbrekingen van de dienstregeling voor het verwijderen van een brugdeel ten behoeve van de doorvaart van grote zeeschepen of onderdelen ten behoeve van de Meyer Werft zijn niet meer nodig. Bovendien is er met de 20 minuten per uur beschikbaarheid voor treinverkeer voldoende ruimte om de ambities van de Wunderline op het gebied van kwaliteitsverbetering waar te kunnen maken.