

Groningen, 2 mei 2025

Betreft: Aansluiting Nedersaksen- en Lelylijn op hoofdstation Groningen en toekomst regionale treinen

In eerdere besprekingen rondom het openbaar vervoer in Noord-Nederland werd geconstateerd dat er bij het hoofdstation in de Stad onvoldoende ruimte zou zijn voor een aansluiting van de Stad op nieuwe lijnen. Destijds werd echter aangegeven dat het weinig zin had om al na te denken over eventuele aansluitproblemen, gezien de onzekerheid rondom de Lelylijn, Nedersaksenlijn en de Wunderline. Nu er echter meer stappen worden gezet met betrekking tot de Nedersaksenlijn, is de vraag over de aansluiting op de stad Groningen relevanter geworden. Tegelijkertijd heeft de gemeente Groningen plannen aangekondigd om een deel van cultuurcentrum De Oosterpoort in het stationsgebied te ontwikkelen, wat de druk op de ruimte voor de Nedersaksenlijn verder vergroot.

In de “Concept Routekaart OV Groningen 2025 – 2040” van de gemeente Groningen, gedateerd 19 maart 2025, wordt in paragraaf 7.2 de vraag gesteld: “Is het een kansrijk idee om ook de treinen van het huidige hoofdrailnet een ander eindpunt dan het Hoofdstation te geven?”

Deze passage suggereert dat er binnen de gemeente wordt nagedacht over alternatieve eindpunten voor treinen van het hoofdrailnet. Dit kan erop wijzen dat er in de toekomst mogelijk beperkte ruimte beschikbaar is op het Hoofdstation voor intercity's en sprinters die daar langere tijd moeten wachten. Tegelijkertijd wordt verwacht dat het aantal intercitytreinen en sprinters in de komende jaren zal toenemen, mogelijk zelfs verdubbelen. Het is vooralsnog onduidelijk welke infrastructurele oplossingen hiervoor worden overwogen.

Tot voor kort bevonden zich op het emplacement van het Hoofdstation Groningen vele opstelsporen. Terecht werd besloten deze te verplaatsen naar De Vork, zodat de ruimte in de binnenstad beter benut kon worden. Volt is van mening dat het ontwerp voor het vernieuwde Hoofdstation gebaseerd is op verouderde prognoses. Het houdt geen rekening met de sterk toegenomen reizigersaantallen en de verwachte groei van de stad en regio. Uitbreiding van sporen en perrons lijkt inmiddels uitgesloten, doordat alle beschikbare ruimte reeds is toegewezen aan andere functies, zoals het busstation en de nieuwe poptempel.

In een ander rapport (Movares-rapport) valt het volgende op: ‘Nedersaksen Lijn; Spoorverbinding Twente – Drenthe – Groningen’ van november 2019 lezen we in paragraaf 1.3: “De capaciteit van het te vernieuwen station Groningen zit aan het maximum. Er is geen ruimte voor een extra trein. Dat betekent dat de Nedersaksenlijn in Groningen gekoppeld moet worden aan een bestaande treinverbinding.”

Volt maakt zich zorgen over de capaciteit van het hoofdstation in de gemeente Groningen, zowel op korte als lange termijn, en over de impact hiervan op de bereikbaarheid van de stad, de provincie en de regio.

Daarom hebben wij de volgende vragen aan de Gedeputeerde Staten:

Dreigend capaciteitsinfarct

1. Klopt het dat bij het ontwerp van het nieuwe hoofdstation geen rekening is gehouden met een structurele uitbreiding van het aantal treinbewegingen, waardoor het risico van een capaciteitsinfarct op korte of middellange termijn ontstaat, en acht GS het noodzakelijk om een dergelijk infarct te voorkomen, gezien het belang van goed openbaar vervoer in Noord-Nederland?
2. Is er bij het ontwerp van de nieuwe pleinruimte op het hoofdstation rekening gehouden met de mogelijkheid om niet alle kopsporen te verwijderen of te vervangen, mits er schaarste is aan ruimte? En is er gekeken naar alternatieve invullingen van de pleinruimte, zodat er voldoende ruimte blijft voor de uitbreiding van perrons, bijvoorbeeld voor de Nedersaksenlijn?
3. Welke maatregelen zijn noodzakelijk om in de toekomst voldoende ruimte te houden voor projecten zoals de Lelylijn of de uitgebreide TEN-T verbinding Amsterdam – Groningen – Bremen?
4. Is het mogelijk om het busstation onder te brengen onder de geplande poptempel, zodat het huidige busstation-terrein beschikbaar blijft voor extra sporen of perrons?

Goederentreinen en doorstroming

5. Aangezien het nieuwe hoofdstation geen bypass voorziet voor goederentreinen tussen de Eemshaven en Delfzijl, zullen deze treinen langs perrons met reizigersverkeer moeten rijden. Hoe beoordeelt GS het risico voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het treinverkeer rondom het station?

Lelylijn en TEN-T – samenhang en visie

Nederland heeft gelobbyd voor een Europese TEN-T-verbinding van Amsterdam via Groningen naar Bremen, goedgekeurd door de EU. Tegelijkertijd is het Lelylijnproject gestart, maar dit is niet opgezet als onderdeel van de TEN-T-verbinding, waarbij de TEN-T-eisen niet als uitgangspunt zijn genomen.

6. Is GS van mening dat het Lelylijnproject opnieuw beoordeeld moet worden, met als uitgangspunt dat de lijn voldoet aan de TEN-T-eisen en dat een tracé naar de Duitse grens wordt onderzocht?

Hoewel er stappen worden gezet voor het traject tussen Groningen en Oldenburg, voldoen zowel het Nederlandse spoor tussen Groningen en Bad-Nieuweschans, als het Duitse spoor tussen Leer en Oldenburg, momenteel niet aan de TEN-T-eisen. De Friesenbrücke over de Eems is ook niet geschikt voor een dergelijke verbinding.

7. Is GS bereid, samen met Nedersaksen, te verkennen hoe het traject tussen Groningen en Bremen kan worden ontwikkeld tot een volwaardige TEN-T-spoorverbinding?

Toekomst van de regionale treinen

8. Aangezien de andere noordelijke provincies lijken te kiezen voor accutreinen in plaats van waterstoffreinen, welke meerwaarde ziet Gedeputeerde Staten dan nog in het inzetten van waterstoffreinen boven accutreinen?
9. Erkent GS dat stationair laden op 1,5 kV-infrastructuur leidt tot langere laadtijden en capaciteitsdruk, en ziet het college rijdend laden op geëlektrificeerde lijnen als een mogelijke structurele oplossing? Is GS ook bereid te overwegen de 1,5 kV DC bovenleiding te vervangen door de internationale normspanning van 25 kV AC, aangezien er geen oude NS-passagierstreinen op deze lijnen rijden en 25 kV AC zowel compatibel is met moderne goederentreinen als met andere Europese spoorverbindingen?
10. Indien de lijnen Groningen – Eemshaven en Groningen – Bad Nieuweschans geëlektrificeerd worden, kunnen regionale accutreinen onderweg opladen. Deelt GS de opvatting dat elektrificatie van deze trajecten wenselijk is?

Spoorverbetering in militair en maatschappelijk belang

11. Staatssecretaris Chris Jansen (Openbaar Vervoer) heeft onlangs aangegeven dat er mogelijk geld is op de begroting van Defensie om bij te dragen aan de Lelylijn.¹ Hoewel de komst van de Lelylijn nog onduidelijk is en het project voorlopig in de ijskast staat, zijn er in de provincie Groningen twee spoorlijnen van militair belang: de spoorlijn Eemshaven – Groningen en de spoorlijn Groningen – Bad-Nieuweschans, die momenteel gebruikt worden voor militaire transporten. Gezien de mogelijkheid dat er defensiebudget beschikbaar is om deze lijnen te verbeteren en te elektrificeren – wat ook voordelen zou hebben voor het regionaal en grensoverstijgend openbaar vervoer – is Gedeputeerde Staten bereid om in gesprek te gaan met de betreffende ministeries, zoals Defensie en Infrastructuur en Waterstaat, om te onderzoeken of dit budget aangewend kan worden voor de verbetering en elektrificering van deze spoorlijnen?

Bovenleiding onder de westelijke ringweg

12. Aangezien de TEN-T spoorverbinding naar verwachting onder de westelijke ringweg moet doorlopen, is GS bereid om bij de plannen voor de verdiepte aanleg van de ringweg te onderzoeken of het viaduct verhoogd moet worden om toekomstige elektrificatie mogelijk te maken?

Volt pleit voor toekomstgerichte keuzes waarin ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en duurzaamheid hand in hand gaan. Een robuust, toekomstbestendig Hoofdstation Groningen is daarbij essentieel — niet alleen voor de regio, maar ook in het bredere Europese netwerk.

¹[Omroep Flevoland - Nieuws - Staatssecretaris breekt nog altijd hoofd over vraag: 'Waar komt geld voor Lelylijn vandaan?'](#)

Wij danken u voor uw aandacht en zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Laura Reinink - *fractievoorzitter Volt Groningen*