

Lelylijn

00:17:31

Kirsten Smit: Goedenavond allemaal. Digitaal, thuis of mensen die achteraf kijken, maar vooral u, want u bent hier gekomen, dank voor uw komst. Mijn naam is Kirsten Smit. Ik ben hier namens het projectteam Lelylijn samen met Rachel Tienkamp-Beishuizen en Lennart van Drunen, onze projectcoördinator. Rachel weet veel van de inhoud en ik weet, zoals jullie zien, veel van de communicatie. We hadden gehoopt dat onze projectdirecteur Stijn Lechner hier kon zijn. Wij hebben echter afgelopen weekend slecht nieuws gekregen. Een collega van het projectteam is plotseling overleden, dus Stein Lechner is bij haar familie op dit moment. Rachel en ik nemen het over. Als u denkt, wat doen ze onhandig met overgeven van de inhoud, dan kan dat kloppen. We hebben dit namelijk niet eerder samen gedaan. We zullen zien hoe het gaat.

00:18:30

Kirsten Smit: Om te beginnen, hebben wij jullie uitgenodigd voor de stand van zaken van de Lelylijn. Wat wij veel horen, is jullie zijn toch gestopt met de Lelylijn? Nu, wij zijn als projectteam zeker niet gestopt met de Lelylijn. Wij zijn nog steeds bezig als projectteam en we willen jullie graag vandaag laten zien waar we mee bezig zijn en waarom. Jullie hebben, denk ik, allemaal de actualiteit meegekregen. Niet iedereen weet precies wat er achter al die actualiteit zit en dat willen we jullie graag meegeven.

00:19:10

Kirsten Smit: Het is belangrijk om te weten wat er niet veranderd is. De Lelylijn zit nog steeds in de onderzoeksfase, dus niet in een verkenning. Wij zijn nog steeds aan het onderzoeken. De Lelylijn stond in het hoofdlijnenakkoord en staat er nog steeds in. Jullie zien wat daar staat. In november 2024, toen er een beslissing moest worden genomen over doorgaan naar verkenning van de Lelylijn of niet, hadden wij niet genoeg zicht op 75% van het benodigde geld voor de aanleg. Dat hadden we niet en dat hebben we nu nog steeds niet, dus dat is ook niet veranderd. Ook is niet veranderd, dat de Stuurgroep Lelylijn het plan van aanpak voor een masterplan heeft vastgesteld. Dat hadden ze vastgesteld en daar zijn wij als projectteam nog steeds mee bezig.

00:20:05

Kirsten Smit: Wat is er wel veranderd? Nu, er is wat geld verdwenen naar andere goede projecten hier in de regio. Dat betekent dat wij geen 3,4 miljard meer op 'de rekening' hebben - wat die rekening dan ook moge zijn - maar 0,6 miljard. Dat betekent dat we op zoek waren naar 10 miljard en nu op zoek zijn naar 13 miljard. Tien miljard was al heel veel en uiteindelijk blijkt dat we nog steeds op zoek zijn naar geld, alleen naar meer. Het onderzoek in het masterplan naar hoe je de Lelylaan zou kunnen financieren, is steeds belangrijker geworden. Daarnaast doen we nog steeds veel inhoudelijk onderzoek, namelijk honderd jaar vooruitkijken - dat gaan we zo

uitleggen - en we doen gebiedsverdiepingen. Dat zijn allemaal onderzoeken en we noemen dat een masterplan.

00:21:05

Kirsten Smit: Het masterplan komt van het College van Rijksadviseurs dat heeft gezegd, kijk eens wat verder dan je neus lang is. Onze neus was tot 2050, maar zij zeggen, kijk eens honderd jaar vooruit; hoe ziet noordelijk Nederland er dan uit en hoe past de Lelylijn daarin? Hoe zien de dorpen, de steden, de infrastructuur en de bereikbaarheid er dan uit? Probeer dat en in je doel daarnaartoe kom je misschien op keuzen die je moet maken, verbeterpunten of dingen die we misschien anders kunnen doen. Goed, dat komt zo bij Rachel. Dit was zo een dingetje. Ik ben gewend om dat alvast te zeggen. Ik denk dat Rachel de volgende sheet kan doen.

00:22:02

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Ik ben Rachel Tienkamp-Beishuizen en ik ben heel blij dat wij hier vanavond in Groningen bij de provincie Westerkwartier en de gemeente aanwezig mogen zijn om toe te lichten hoe het zit. Wij vinden het vooral heel belangrijk dat de boodschap is, dat wij gewoon doorgaan. Standvastig blijven wij rechtop staan en kijken we naar de toekomst. Vandaag willen we jullie meenemen in wat we nu precies het komende jaar gaan doen, want daar gaat het om, aangezien er aan het einde van het jaar weer allerlei gesprekken zijn. De komende maanden zal het zeker in de Tweede Kamer nog veel besproken worden, maar met name richting het bestuurlijk overleg aan het einde van het jaar zullen er gesprekken zijn. We hebben gezegd, we gaan een plan van aanpak maken voor dit jaar.

00:22:44

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Door alle gesprekken die er geweest zijn, hebben we niet op 1 januari al volop kunnen starten. Vanaf nu zijn we daar hard mee aan de slag, dus de resultaten zullen aan het einde van het jaar en begin volgend jaar gereed zijn. In de tussentijd willen wij verschillende tussenresultaten gaan delen met allerlei partijen. Waar gaan we het komende jaar echt mee bezig? Het eerste is belangrijk. Het hete hangijzer of hetgeen waar we met zijn allen op moeten kauwen, Den Haag en de regio, want hier zit de spanning op: als de Lelylijn naar de verkenningfase gaat, dan is de regel - daar houden we ons in dit geval ook aan - dat 75% van de financiering rond moet zijn.

00:23:32

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Wat willen we daar het komende jaar voor doen? We willen scherper krijgen hoe het zit met die financiering. Welke opties en welke mogelijkheden zijn daarin? Bijvoorbeeld het betrekken van de markt, maar ook Europa en noem maar op. Daar zijn allerlei meningen en beelden over en we willen nu met elkaar één beeld gaan vormen van het verhaal daarachter, zodat we allemaal goed scherp hebben waar de kansen zitten en waar misschien wat minder kansen zitten, dan we verwacht hadden. We willen vooral dat dit gedragen wordt en door iedereen herkend wordt. Interessant is dat wij niet de enigen zijn die daar in het kader van grote infrastructurele projecten mee bezig zijn. Er loopt een breder project en dat ziet u onderaan staan.

00:24:12

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Er is binnen het Rijk een onderzoek naar hoe moet je nu met dit soort grote, bijna megalomane, infrastructuurprojecten omgaan. Hoe moet

je met die bekostiging omgaan, aangezien we niet meer in tijden leven dat er hele grote fondsen zijn? Hoe moeten we daar in de toekomst mee omgaan? We willen namelijk nog steeds Nederland verder brengen, maar we zien ook dat we niet voor al die projecten direct die 75% op tafel kunnen leggen. Daar loopt een breder onderzoek naar en daar hebben wij ook contact over, maar dat is breder dan enkel de Lelylijn. Voor dit financieringsonderzoek, voor het masterplan, gaan we voor Lelylijn een goed beeld schetsen, zodat we dat helder hebben met elkaar.

00:24:54

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Er zijn dus drie stromen, Kirsten heeft ze net al kort toegelicht. Daarnaast is heel belangrijke, dat we gaan inzoomen. In de vorige fase hebben we gemerkt, dat er allerlei kansen en mogelijkheden liggen voor de Lelylijn. Er zijn locaties waar stations interessant zouden kunnen zijn en locaties waar een gebied juist echt mooi tot ontwikkeling kan komen, maar we moeten daar nog wat verder induiken om een beter beeld over de breedte te geven. In het vorige onderzoek hebben we soms dingen apart bekeken om er een goed beeld van te krijgen, maar nu willen we het ook geïntegreerd bekijken. Niet alleen naar woningbouw kijken en niet alleen naar economie kijken, maar dat juist aan elkaar koppelen en ook koppelen aan wat een spoorverbinding of een station kan doen voor al dat soort onderwerpen. Bijvoorbeeld ook water en bodem, de waterstanden in Nederland en het waterbeheer. Er gaat van alles gebeuren.

00:25:59

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Als je nu al die elementen bij elkaar brengt, wat zie je dan in een aantal gebieden rond de mogelijk toekomstige Lelylijn gebeuren? Daarnaast zijn er natuurlijk nog de uitdagingen en het moet ook nog gaan passen. Dat is bijvoorbeeld een heel interessant onderwerp hier in Groningen. De Lelylijn zou een fantastische rol voor de gemeente en voor de provincie kunnen spelen. Echter in Groningen stad willen we heel veel en is al heel veel gebouwd en gebeurd, hoe krijg je daar nog een extra spoorlijn bij? Nu, daar moeten we echt nog verder met elkaar op gaan puzzelen.

00:26:31

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Dat gaan we doen voor een viertal plekken. U ziet ze al genoemd: Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord. Zijn de andere plekken niet interessant? Zeker, die zijn ook interessant, maar we moeten af en toe focus aanbrengen. In latere fases zullen we zeker ook Leeuwarden, Lelystad en noem maar op verder bekijken. Voor nu hebben we gezegd, we kiezen deze vier, met name Heerenveen en Groningen, omdat die complex zijn vooral qua inpassing. Daarnaast is het mooi om voor een tweetal locaties, die echt nieuw zijn en op dit moment geen station hebben, wat dieper in te gaan op wat kan een station voor zo een gebied betekenen.

00:27:08

Rachel Tienkamp-Beishuizen : De derde stroom, de impact over honderd jaar heb ik net al kort toegelicht. Hier gaan we iets meer in een glazen bol kijken. Daar hadden we vandaag nog gesprekken over en dat blijft altijd moeilijk. Het is een mooi beeld, dat een spoorverbinding niet op dag één, als het lintje wordt doorgeknipt en de eerste mensen de trein instappen - ik hoop dat ik ooit nog bij die mensen mag horen - gelijk effect heeft. Nee, dat is een soort aanlopend effect. Er zullen meer mensen

gaan reizen en mogelijk meer mensen gaan wonen, maar die effecten heb je niet gelijk als je die spoorlijn hebt geopend. Daarom raden de rijksadviseurs aan om echt een stuk verder te kijken. We hebben in het vorige onderzoek al naar 2050 gekeken, maar een spoorlijn kan mogelijk een veel langere tractie nodig hebben, dus gaan we ook over honderd jaar kijken.

00:28:06

Rachel Tienkamp-Beishuizen : We gaan naar 2125 kijken. Het blijft een ingewikkeld verhaal, dus we zullen dat meer aan de hand van scenario's gaan doen, 'als dit...'. Denk bijvoorbeeld weer aan water en bodem. Stel dat dit de keuzen worden voor verandering van ons watersysteem, wat zou dat dan over honderd jaar betekenen en wat betekent dat dan voor een gebied rond de Lelylijn en voor de Lelylijn zelf? Een ander thema is woningbouw. Stel we doen dat allemaal op één plek heel gecentreerd of heel erg verspreid door heel noordelijk Nederland, wat zien we dan gebeuren over honderd jaar? Nu, het is een hele kluif en een hele uitdaging, maar ik weet zeker dat er beelden uit gaan komen die ons gaan helpen om de toegevoegde waarde van de Lelylijn meer te laten zien en ook hoe het bepaalde onderwerpen kan helpen of zelfs kansen kan creëren.

00:28:56

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Dan even naar de raakvlakken. Neem jij het weer over, Kirsten?

00:29:10

Kirsten Smit: De Lelylijn is 125 kilometer - tenminste, dat is het plan - en komt door meerdere provincies. Ofwel Drenthe ofwel Noord-Holland, als je alle andere alternatieven mee zou nemen. Als je de lijn zou leggen vanaf Groningen naar Heerenveen...

00:29:34

Kirsten Smit: Drachten sla ik niet over, dus Drachten, Heerenveen en Emmeloord, dan kom je 125 kilometer spoorlijn tegen. Dan kom je ook heel veel andere omgevingsonderdelen tegen zoals 380 kV, het hoogspanningsnetwerk. Wij kijken nu al naar als die twee samenkomen, dus een Lelylijn en 380 kV, kan dat eigenlijk wel? Passen deze samen langs de A7 en langs de A6?

00:30:13

Kirsten Smit: We kijken bijvoorbeeld ook naar wat Defensie van plan is. Willen zij iets met die Lelylijn? Kunnen we daar misschien samen optrekken? Je komt natuurlijk heel veel gemeenten en provincies tegen die allemaal hun eigen plannen hebben, dus daar willen we ook naar kijken. Daar zijn we natuurlijk met de gebiedsverdiepingen sowieso al mee bezig, maar dat betekent ook dat we met u in contact blijven. Bijvoorbeeld de gemeente Noordenveld of de gemeente Westerkwartier blijven bevragen over wat zij van plan zijn en hoe de Lelylijn daar eventueel in past.

00:30:51

Kirsten Smit: Zoals jullie net gehoord hebben, is de Lelylijn echt meer dan een spoorlijn. Heel veel mensen, in ieder geval op mijn verjaardag en bij feestjes van mijn familie en vriendenkring, zeggen: wat heb je nu aan een spoorlijn? We bouwen geen spoorlijn, maar ontwikkelen een infrastructureel netwerk voor noordelijk Nederland

waaraan mensen kunnen werken, wonen en leven. Het is dus zeker van belang hoe de gemeentelijke omgevingsvisies bij de plannen van de Lelylijn passen. Of het nu Drenthe, Noord-Holland, Friesland, Groningen of Flevoland is, dat moeten we allemaal weten.

00:31:36

Kirsten Smit: Tot slot. Jullie hebben gezien dat wij met het masterplan een planning hebben en dat we dit jaar weer gaan onderzoeken, maar nu dieper of verder. Alle informatie, die we kunnen gebruiken en die we van jullie nodig hebben, komen we ophalen. Jullie zijn natuurlijk van harte uitgenodigd om het spontaan te komen brengen. Wij doen aan omgevingsmanagement. Dat is voor mij in ieder geval wel bijzonder, want ik werk ook voor projecten waarbij ik - niet zelf - een schop in de grond heb staan. Dat is een ander soort omgevingsmanagement dan we nu doen. Nu zijn we veel meer gericht op jullie als raden, maar ook op ambtenaren, die met de Lelylijn bezig zijn en die met omgevingsvisies bezig zijn.

00:32:31

Kirsten Smit: Op verschillende manieren doen we dus aan omgevingsmanagement, behalve met onze burens, want wij weten niet wie onze burens worden. Beschouw 380 kV of Defensie maar als onze burens, want daar praten we mee. Eigenlijk zijn jullie onze omwonenden op dit moment, dus vooral ambtelijk en bestuurlijk en via de volksvertegenwoordigers.

00:32:55

Kirsten Smit: We halen informatie op. We willen heel graag luisteren - we zijn een onderzoeksgroep, dus we zouden goed moeten kunnen luisteren - en dat brengen we in. Dat kunnen we heel goed verpakken in dat grote masterplan. We hebben alle informatie nodig.

00:33:15

Kirsten Smit: Tot slot hebben we nog een Adviesraad Lelylaan. Die was lichtelijk slapend, maar die wordt weer opgewekt. Daarin zitten bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde, NS, Rover en meer organisatie die ons allemaal van informatie voorzien, zodat wij goed beslagen ten ijs komen. Als projectteam doen wij wat de stuurgroep zegt, maar we hebben natuurlijk al onderzocht dat de Lelylijn nut en noodzaak heeft. Daar zijn grote rapporten over. Die kunnen jullie allemaal vinden op onze website en die kunnen we ook prima met jullie doorspreken, als u dat nog een keer nodig vindt.

00:34:02

Kirsten Smit: Echter, wij zijn voorbij de stap van nut en noodzaak. Wij hebben dat al aangetoond en nu is het zorgen dat we genoeg informatie hebben om een volgende stap te zetten. Dat hopen we vooral te doen door het financieringsonderzoek in het masterplan, door het honderd jaar vooruitkijken in dat masterplan en door die gebiedsverdiepingen in het masterplan. Dat heet samen het grote masterplan. Daar staan we. Ons doel is de Lelylijn een stap verder brengen, maar wel in opdracht van de stuurgroep waarin Rijk en regio vertegenwoordigd zijn. We zijn er. Jullie kunnen je nog inschrijven op de nieuwsbrief, zie ik. Hebben jullie hier nu al vragen over?

00:34:53

De heer Niebuur (Staten, BBB): Nieboer van de BBB, van de Staten. Ik heb een vraag over de financiering. Toen het hele tumult ontstond over dat men heeft

gekozen om in eerste instantie met het knooppunt aan de gang te gaan en met de Nedersaksenlijn merkte je in het financiële verhaal dat het Europese geld weg is. Hoe staat dat er nu voor? Is er een tijdslimiet? Moeten we iets moeten besluiten voor een bepaalde periode om daar nog aanspraak op te maken of is daar nog helemaal niets over te zeggen en krijgen we dat geld gewoon?

00:35:36

Kirsten Smit: Ik kan hier wel een goed antwoord op geven. Er was en is nog geen geld door Europa aan de Lelylijn gegeven. De volgende ronde is pas in 2028. Dan moeten we hebben aangetoond, dat wij als Lelylijn een hele goede internationale verbinding op het TEN-T-netwerk, het Europese netwerk, hebben. Dat hebben we ook, want we staan op die TEN-T-kaart. Een beetje semantisch kun je het ook anders uitleggen, want Amsterdam heeft niets aan de Lelylijn om in Berlijn te komen. Voor een deel van Flevoland, Friesland, Drenthe en Groningen heeft het wel nut om via de Lelylijn in Berlijn te komen. Ik ga namelijk niet via Amsterdam naar Enschede en dan de grens over, dan rijd ik liever naar Bremen bijvoorbeeld.

00:36:34

Kirsten Smit: Voor noorderlingen heeft de Lelylijn internationale waarde. Dat wil echter niet zeggen dat Europa zegt, omdat Kirsten Smit graag met de trein vanuit Groningen wil, krijgt de Lelylijn heel veel extra geld. Wij weten niet hoeveel geld we zouden krijgen, als we het aanvragen. Er zijn projecten in Europa in landen waar het heel nijpend is, dus dan zeggen ze: Nederland, houd je broek zelf maar op. De drempel om dat Europese geld te krijgen, is vrij hoog.

00:37:12

De heer Niebuur (Staten, BBB): Dit horende, neemt in ieder geval veel paniek weg, denk ik. Wordt de Lelylijn als een Nederlandse lijn gezien of wordt het als een Europese lijn uitgezet? Hoe moet ik dat zien? Of zitten daar gradaties aan in de toekomst?

00:37:32

Kirsten Smit: Uiteindelijk zou het natuurlijk mooi zijn als het inderdaad een internationale lijn kan zijn, dat je vanuit Leeuwarden of vanuit Emmeloord de Lelylijn pakt en in Kopenhagen uitkomt. Dat is natuurlijk de top. Voor Groningen, Friesland en Drenthe zou dat een enorme uitkomst zijn, omdat je dan alternatieven hebt voor auto en vliegen en dat is uiteindelijk het hoogste doel. Allereerst beschouwen we dit als een interregionaal, interprovinciaal en interlokale verbinding.

00:38:13

Kirsten Smit: Wij hebben het veel meer over Drachten-Groningen voor bijvoorbeeld scholieren, over Emmeloord-Heerenveen voor scholieren, studenten en stagiaires en Leeuwarden-Drachten. Daar gaat de focus vooral naartoe, maar het zou dom zijn als we ons enkel daarop blind zouden staren en vergeten dat we Europa in kunnen. Zoals inderdaad veel mensen zeggen: we zijn niet het afvoerputje van Europa, maar we zijn het centrum van West-Europa. Volgens mij was het die meneer die dat zei.

00:38:51

Kirsten Smit: Het zou dom zijn als we dat vergeten, dus dat doen we niet. Echter, het belang van het bouwen is eerst interregionaal en interlokaal.

00:39:07

Kirsten Smit: Ik zie twee vragen, dus jullie moeten vechten.

00:39:12

De heer Bakker (Staten, Groninger Belang): Dank u wel. Erik Bakker, Groninger Belang van de Staten. Ik zit te kauwen op de vraag van de heer Nieboer over de Europese gelden en heb nog een verduidelijkende vraag. Is het een voorwaarde om überhaupt Europees geld te krijgen dat er een bedrag aan Nederlands geld in gaat? Dat is vraag één.

00:39:37

Kirsten Smit: Het is inderdaad vooral van belang, dat wij ook wat doen. Met nul op de rekening zegt Europa, dan is de kans van slagen nihil. Ze gaan echt geen 10 of 13 miljard geven. Dat gebeurt niet. Dat zie je nergens, dus dat gebeurt hier ook niet. Ze kijken naar het belang voor Europa en of het een voordeel op het netwerk geeft. Wie heeft er wat aan en hoeveel geld is dat waard? Dat zijn allemaal beschouwingen die nog niet gedaan zijn, dus het is lastig te voorspellen wat Europa hierover zal beslissen. Zeker, omdat we nog niet zover zijn met ons eigen geld. Laten we daar heel duidelijk over zijn. Die 10 miljard was er niet en die 13 miljard is er zeker niet, dus het is eerst zaak om te kijken of Nederland dit wil. Heeft Nederland geld ervoor over en waar komt dat geld vandaan? Dan ga je aan Europa, met een houding dat je jouw eigen broek ophoudt, vragen of daar nog Europees geld aan toegevoegd kan worden.

00:40:59

De heer Bakker (Staten, Groninger Belang): Nog een andere vraag, die er wel mee te maken heeft. U zegt, we gaan een verdiepingsslag maken. Dat begrijp ik, maar is dat ook een stukje huiswerk wat er nu bij hoort om überhaupt het Nederlandse deel van het geld te krijgen? Kortom, heeft u van het Rijk de opdracht gekregen om een verder doorgevoerd plan voor te leggen?

00:41:27

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Het is inderdaad een stukje huiswerk, zoals u dat zo mooi zegt. We gaan extra informatie toevoegen, zodat voor het komende beslismoment, wanneer dat ook zal zijn, nog meer informatie op tafel ligt en - dat vind ik zelf heel belangrijk - dat het voor de volgende fase bruikbaar is. Bijvoorbeeld bij de gebiedsverdiepingen van Groningen. In de verkenningsfase, wat eventueel een volgende fase zou zijn, kan men dan zeggen: we moeten nog wat dieper kijken naar Groningen, maar er ligt al een eerste stap daarin en dat puzzelstuk gebruiken we, want dat maakt dat in de verkenningsfase een gedegen start gemaakt kan worden. Op die manier willen we waardevolle informatie opleveren en bijvoorbeeld ook niet dingen van de vorige fase opnieuw doen.

00:42:20

De heer Bakker (Staten, Groninger Belang): Dank u, dat is helder. Eerder hoorde ik ergens, nut en noodzaak hebben we al lang bewezen. Dan denk ik: oké, wat zoekt het Rijk dan nog extra? Als dat er al is, waarom moet je dan extra huiswerk doen? Ik snap dat het huiswerk nut heeft in het vervolgtraject, maar ik was een beetje verbaasd dat nut en noodzaak al is aangetoond en dat er kennelijk toch extra huiswerk gedaan moet worden.

00:42:52

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Ik snap uw vraag. Dat zit in het gesprek tussen de regio en Den Haag en dat komt uiteindelijk weer op die financiering. Vanuit het regeerakkoord wordt de Lelylijn gesteund. Nu is het gesprek vooral over waar gaan we die financiering vandaan halen en hoe gaan we dat vormgeven? Het masterplan zal input zijn voor dat gesprek.

00:43:23

Spreker 1 (Westerkwartier): Ik heb er ook nog twee. Eerst de eerste, want er wordt nu gezegd, we kijken ook naar de ruimte voor Defensie. In het verleden is natuurlijk altijd heel consequent gezegd, we kijken vooral naar de personenverbinding en niet naar een goederenverbinding. Wat zou Defensie aan een spoorlijn kunnen hebben? Misschien vooral verplaatsing van materiaal. Dat roept bij mij de eerste vraag in twee delen op. Klopt het dat er wellicht wordt gekeken naar de goederenverbinding? Is juist die ruimte voor Defensie niet interessant om Europees door te trekken, omdat je dan de link richting Scandinavië veel beter kunt maken? Nu heb ik het Europese spoornet niet in mijn hoofd om te weten of daar niet ook een alternatief voor is. Klopt die denklijn een beetje?

00:44:12

Kirsten Smit: We spreken met Defensie over wat zij willen en wat zij te beiden hebben. Wat hebben jullie te bieden en wat zouden jullie willen? Het kan best zijn dat Defensie zegt, het is fijn als jullie een Lelylijn hebben, want dan kunnen wij de lijn dwars door Nederland gebruiken en kan het goederenvervoer daar plaatsvinden in plaats van dat goederen- en personenvervoer door elkaar moet. Zulke denkwijzen zouden er ook kunnen zijn bij Defensie, juist om lucht te geven bij bijvoorbeeld Zwolle, zodat personenvervoer in ieder geval langs Emmeloord, Heerenveen en Drachten kan gaan. Laten we wel wezen, voordat die spoorlijn er ligt, zijn we veel jaren verder, dus Defensie heeft daar niet volgend jaar of over tien jaar iets aan.

00:45:00

Kirsten Smit: Het gaat erom dat we met een juiste blik niet vergeten met elkaar in gesprek te blijven en elkaar blijven informeren over wat er nodig is. Er is dus geen beslissing genomen over we gaan nu opeens wel aan goederenvervoer doen. Het is nog steeds ingestoken op personen.

00:45:18

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Mag ik je misschien nog aanvullen? De link met Defensie is dat Defensie ook op zoek is naar ruimte. Net als heel veel partijen zoeken ze ruimte om gebieden in te richten om van alles te gaan doen. Daar zit met name de link in de komende fase. Bijvoorbeeld bij Emmeloord is zo een plek waar ze kijken naar de laagvliegroutes. Daar willen we scherp hebben of we elkaar gaan tegenkomen of we daar alvast op moeten anticiperen en moeten we dat in dat beeld van Emmeloord bijvoorbeeld een plek geven. Dat valt waarschijnlijk mee, maar we willen die raakvlakken goed checken. Wordt het wellicht een gevecht om de ruimte? Die beelden willen we goed meenemen.

00:45:59

Kirsten Smit: In Groningen is wel bekend dat ze op zoek zijn naar ruimte, toch? Ja, had je nog een vraag of.

00:46:06

Spreker 1 (Westerkwartier): Ik had er nog eentje. Die gaat over het kaartje van die verschillende gebieden waar jullie naar gaan kijken. Klopt het dat de groene cirkels het gebied is waar je naar kijkt? Of is dat iets anders?

00:46:18

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Kan ik even teruggaan?

00:46:21

Kirsten Smit: Volgens mij is het antwoord nee. Ik denk dit kaartje. Nee, dit is een kaartje vanuit het eerdere NOVEX-gebied. Groningen ligt iets oostelijker dan een groene cirkel, daar zijn we ons van bewust. Zover ik weet, zijn die groene cirkels aandachtsgebieden waar nog andere uitdagingen waren. Groningen is een andere cirkel, dus die groene cirkels zijn niet bedoeld als onze focuspunten.

00:46:48

Spreker 1 (Westerkwartier): Ik vond het juist een hele logische opbouw. In Groningen gebeurt al heel veel. Er worden heel veel woningen gebouwd en het is al heel druk, dus wat kan er dan nog? Ga in de gebiedsontwikkeling van Groningen een klein stukje westelijker kijken, want daar ligt eventueel wel ruimte en kom dan vooral een keer bij ons langs in Westerkwartier.

00:47:06

Kirsten Smit: Zeker, dat doen we zeker.

00:47:12

Kirsten Smit: Iemand anders nog een vraag?

00:47:15

Spreker 2: Ik heb ook nog een vraag. Heb ik goed begrepen dat de onderzoeksfase niet is overgegaan in de verkenningsfase, omdat er geen zicht was op die 75% financiering?

00:47:26

Kirsten Smit: Ja.

00:47:26

Spreker 2: Dan is mijn vervolgvraag, wat doen jullie nu anders dan als je nu wel al in de verkenningsfase had gezeten? Die drie delen van het masterplan klinken namelijk als een verkenning.

00:47:41

Kirsten Smit: Dat beschouw ik dan maar als een compliment. We hebben sowieso meerdere alternatieven. Onder andere over de Afsluitdijk, onder andere door Drenthe en eentje langs de A7/A6 die we nu er nu uitgelicht hebben. In de verkenning zouden we die allemaal weer stuk voor stuk langsgaan en helemaal uitpluizen om te kijken wat het beste is en wat de beste route is. Dat doen we nu niet. Wat we nu zeker wel doen en nooit in een verkenning is op zoek gaan naar het geld. Bij een verkenning hebben we omgevingsmanagement nodig, want dan ga je de route langs - als we de route hier zouden doen - of er een boerderij staat of een gemaal. Wat Rachel net heeft uitgelegd over goed kijken naar de gebieden, dan kom je al op een groot deel, maar dan hebben we nog geen 125 kilometer in kaart gebracht, laat staan drie routes

van 125 kilometer. Dat doe je wel in een verkenning en dan ga je ook goed kijken naar wat hebben we nodig en wat moet hier anders.

00:48:54

Kirsten Smit: Nu hebben we goed onderzoek gedaan naar waar zou bijvoorbeeld het water overgestoken kunnen worden met een viaduct of een ondertunneling, maar dan ga je echt technisch kijken naar wat is daarvoor nodig, hoeveel kost dat en wat betekent het voor de omgeving en ga je daar alvast mee aan de slag. Er zit dus een wezenlijk verschil tussen.

00:49:22

Rachel Tienkamp-Beishuizen : Een kleine toevoeging om het heel simpel te maken. De verkenningsfase gaat eerst heel breed en begint ook met een participatietraject, waarbij iedereen in heel Nederland al zijn ideeën kan geven, en dat ga je langzaam trechters naar echt kansrijke initiatieven. Je begint mogelijk zelfs met honderden opties en je gaat heel breed kijken. Dan ga je gefundeerd toewerken naar een aantal of zelfs één voorkeursalternatief, maar dat duurt echt jaren. Dat is die verkenning. Nee, op dit moment doen we die stap niet.

00:49:57

Spreker 2: Begrijp ik dan goed, als er zicht op geld is - zonder het politiek te maken - of als die norm van 75% naar beneden zou gaan, dat we die hele verkenningsfase dan alsnog krijgen?

00:50:07

Kirsten Smit: Ja.

00:50:07

Spreker 2: Oké, helder.

00:50:09

Kirsten Smit: Die verkenningsfase kan zomaar vier of vijf jaar duren.

00:50:16

Kirsten Smit: Iemand anders nog een vraag?

00:50:22

De heer Staijen (Groep Staijen): René Staijen van gemeente Groningen en van waterschap Noorderzijlvest. We praten steeds, dat is logisch hiervandaan gezien, over een stukje Amsterdam- Groningen. Dat is voor ons het belangrijkste, maar ik denk dat je veel sterker staat, ook in Europees verband, als je praat over een verbinding Londen-Parijs-Amsterdam-Groningen-Scandinavië langs de grote Duitse havensteden. Als je die ook enthousiast krijgt voor een dergelijke snelle verbinding, dan sta je veel sterker internationaal en automatisch ook nationaal. Het houdt steeds op bij het hoofdstation in Groningen.

00:51:04

Kirsten Smit: Het hoofdstation in Groningen wordt de komende negen weken doorgetrokken, dus dat scheelt weer. Internationaal is ook een groot onderdeel geweest van het onderzoek van de afgelopen twee jaar. Daar komt uit dat een deel van Nederland profijt heeft van een internationale verbinding door middel van de Lelylijn, maar het grootste deel van Nederland niet. Dat is inderdaad logisch, want uit Limburg ga je niet via de Lelylijn naar Kopenhagen. Het deel van Nederland wat hier

nut bij heeft, heeft ook nut bij een treinverbinding tussen Leeuwarden en Groningen of Emmeloord en Groningen. Dat deel is vrij marginaal ten opzichte van het hele grote netwerk. Als je kijkt waar de Europese Unie nu geld aan uitgeeft, dan is dat veel in Oostbloklanden, dus Bulgarije en Roemenië, waar de infrastructurele dichtheid...

00:52:17

Kirsten Smit: Zij zijn denk ik jaloers op ons hier in Nederland. Daar gaat heel veel geld naar toe. In Nederland hebben we bijna pech dat we alternatieven hebben zoals Amsterdam-Enschede. Dat wil niet zeggen dat ze daar helemaal aan voorbij gaan, maar op dit moment hebben de onderzoeken naar voren gebracht, dat de Lelylijn internationaal niet heel erg aantrekkelijk is. Misschien wel voor ons, maar voor Europa niet zozeer en voor veel Nederlanders ook niet. We kunnen daar wel op doorgaan, maar dat heeft voor het verder brengen van de Lelylijn nu niet heel veel zin.

00:53:00

Kirsten Smit: Wij denken, dat het een goed onderdeel in de verkenning om dat verder te onderzoeken. Dat zal ook nodig zijn. Als we met het handje omhoog bij de Europese Unie langs gaan, zullen we dat ook zeker moeten doen. Nu is het daar wat te vroeg voor. We zijn nu vooral aan het focussen op wat hebben wij als provincies en gemeenten aan elkaar om met de Lelylijn aan elkaar te verbinden. Welke mogelijkheden hebben we om het werken, wonen en leven beter te maken in noordelijk Nederland?

00:53:36

De heer Staijen (Groep Staijen): Het is niet helemaal wat ik bedoelde. Mijn vraag is eigenlijk: zijn er ook contacten geweest met Stockholm, Oslo, Kopenhagen en vooral Hamburg en Bremen? In hoeverre bestaat nu of over 40 jaar een behoefte voor een dergelijke snelle verbinding naar het westen van Nederland of Brussel?

00:53:59

Kirsten Smit: Er zijn wel contacten. Ik weet dat toevallig, omdat wij een presentatie hebben gegeven aan vertegenwoordigers uit Scandinavië die op bezoek waren bij de provincie Friesland - Fryslan, moet ik zeggen - die ook voorstander zijn voor het uitbreiden van het TEN-T-netwerk door middel van de Lelylijn. Er zijn wel degelijk gesprekken, maar onze focus ligt daar niet. Zeker niet binnen het masterplan, want dat is niet onze opdracht van de stuurgroep op dit moment.

00:54:41

De heer Honselaar (Staten, PvdA): Stijn Honselaar, Partij van de Arbeid, Statenlid Groningen. Om hier toch nog een beetje op in te haken, het is wellicht een beetje dubbelop, maar in hoeverre wordt het interregionale belang grensoverschrijdend hierin meegenomen? Bijvoorbeeld inderdaad het interstedelijk netwerk tussen Bremen, Oldenburg, Groningen en die link richting Amsterdam.

00:55:07

Rachel Tienkamp-Beishuizen : In de vorige fase bleken interessante verbindingen en mogelijkheden te liggen tussen Groningen en Bremen, even heel breed gezegd. Er liggen zeker kansen en misschien ook de interessantste kansen. Dat zal zeker in de verkenning, als we daarheen gaan, onderzocht worden. Het was voor mij ook een

inzicht dat daar zulke interessante, ook met Leer als ik het goed zeg, componenten zitten. Met de Wunderline investeren we daar natuurlijk al in met elkaar en maken we daar stappen in. Daar ligt nu voor de concreetheid de aandacht, maar in de verkenning zullen we daar zeker verder naar gaan kijken.

00:55:52

Kirsten Smit: Uiteindelijk heb ik zelfs gehoord dat mensen zeiden, de Nedersaksenlijn en de Wunderline en de Lelylijn samen bieden veel internationale kansen. Alleen, dat hebben we nu verder niet onderzocht en wij gaan dat op dit moment dus ook niet onderzoeken. Zoals ik al zei, wij doen heel braaf wat de stuurgroep van ons vraagt.

00:56:17

Kirsten Smit: Zeker.

00:56:20

De heer Broeksma: Misschien kan ik iets toevoegen over die Europese component, want veel vragen gaan daarover. Ik ben Philip Broeksma, wethouder in Groningen en lid van de stuurgroep Deltaplan en Lelylijn in het bijzonder. Het is goed om te weten dat in het vorige kabinet Vivianne Heijnen, staatssecretaris, blaren op de mond heeft gekletst om de Lelylijn op het TEN-T-netwerk te krijgen in categorie twee. Dat betekent dat de Nederlandse staat het commitment is aangegaan dat voor 2050 dat knooppunt gerealiseerd is op de lijn Amsterdam-Groningen-Hamburg-Kopenhagen. Daar gaat het over, dus voor 2050. Dat is een commitment wat de Nederlandse staat is aangegaan en dat is ook bevestigd in het hoofdlijnenakkoord en in het regeerakkoord van het huidige kabinet. De Lelylijn wordt daar expliciet benoemd.

00:57:11

De heer Broeksma: Je hebt de lijn Amsterdam-Groningen-Hamburg-Kopenhagen. Die Wunderline daar een onderdeel van en ook Groningen-Bremen doorgetrokken naar Hamburg. Daar zijn we mee bezig. Er is ook commitment van Bremen, maar ook van Nedersaksen. Misschien is het goed om te beseffen dat Nedersaksen net wat anders in de wedstrijd zit. Die zien de Wunderline vooral als regionale verbinding van het ene dorp naar het andere dorp, van Augustfehn naar Bad Nieuweschanz zeg maar. Elke paar kilometer stopt die lijn dan en dat is wat anders dan snel van Groningen naar Bremen gaan. Zij zitten dus net wat anders in de wedstrijd.

00:57:47

De heer Broeksma: Echter, de Scandinavische steden - de Scandinavische ambassadeurs zijn kind aan huis hier, maar ook in Hamburg hebben we gesprekken - zoals Kopenhagen en Stockholm ondersteunen onze intenties. Verwacht niet al te veel van Europees geld, zoals Kirsten al zei, want 1 miljard is al heel veel. Twee miljard is waanzinnig veel. Dat is nog nooit uitgegeven aan zo een internationale verbinding. Lyon-Turiijn kreeg 1,5 miljard. Meer was het niet, maar elk miljard is er één. Dat zeggen we thuis ook altijd. Het is altijd mooi meegenomen, maar verwacht er niet al te veel van.

00:58:26

De heer Broeksma: Mag ik nog een paar dingen zeggen? Dat huiswerk en dat masterplan gaat nu op drie thema's verder. Het is ook om bedragen scherper te krijgen. Ik ben van Groningen. Bij het vertrek vanuit Groningen richting Drachten,

Heerenveen enzovoort kom je nogal wat bebouwing tegen, zoals Hoogkerk en naar het westen van de stad. Ons hoofdstation is een beetje midden in de stad gelegen en dat is nogal een ding. De ene optie kan met de andere optie zo een miljard schelen. Ga je bijvoorbeeld ondertunnellen of ga je dat juist niet doen. Nogmaals, elk miljard is er één. Die 13,4 miljard lijkt helemaal een berekend getal, maar de bandbreedte was 9,8 miljard tot 17,9 miljard. Dat is bijna het dubbele, dus dat is een enorme bandbreedte. Wat is nu het bedrag waar je het over hebt? Heerenveen is ook niet makkelijk. Drachten en Emmeloord hebben helemaal geen station, dus waar dan en hoe dan? Wat betekent dat precies en over welke bedragen heb je het, voordat je bijvoorbeeld begint te sparen.

00:59:25

De heer Broeksma: Dat is namelijk één van de opties. Als je een paar honderd miljoen per jaar spaart en je doet daar twintig jaar over, ben je al een heel eind op streek. Op welke manier kun je financieren? Een optie die wel eens genoemd is - het is misschien interessant om dat, als je contact hebt met Tweede Kamerleden, eens te benoemen - zijn de extra woningen die gebouwd zouden kunnen worden, als de Lelylaan er ligt. Dat zijn ongeveer honderdduizend extra woningen. Als een woning gemiddeld vijf ton kost, dan is dat één ton btw per woning. Honderdduizend keer een ton, dat is 10 miljard door de extra woningen. Als je Lelylijn niet bouwt, dan komt die 10 miljard niet binnen bij het Rijk. Bouw je de lijn wel, dan komt die 10 miljard binnen. Dan ben je er al of tenminste een heel eind. Dat zijn allemaal financieringsmogelijkheden die je net even anders moet bekijken. De minister van Financiën houdt er niet van om BTW af te geven, zeker niet naar het ministerie van IenW, maar het komt wel binnen bij het Rijk. Het Rijk heeft zichzelf opgedeeld in departementen die vechten om elke euro, maar het is wel één Rijk. Dat is een andere manier om er tegenaan te kijken.

01:00:25

De heer Broeksma: Als het gaat over de internationale component, jullie stellen daar veel vragen over. Het gaat inderdaad over beiden, zoals Kirsten ook zegt. Die internationale component is er, maar het gaat ook over Groningen-Drachten. Dat is nu met de bus drie kwartier, straks is het 13 minuten. Dat betekent dat Drachten met Philips en het industrieel complex wat daar is - het is een medisch bedrijf in de wereldtop, waar ze batterijtechnologie doen en allerlei onderzoeken - op een andere manier in de wereld komt te staan. Het hoofdkantoor van Philips zit in Amsterdam en Drachten wordt dan met de trein minder dan een uur. Dat betekent ook wat voor de werkgelegenheid. Het is dan best interessant om in Drachten te gaan werken en bijvoorbeeld in Groningen, Heerenveen of zelfs in Amsterdam te gaan wonen. Dat is een mogelijkheid.

01:01:11

De heer Broeksma: Het betekent echter ook iets voor de dorpen rondom Drachten. De bussen naar Drachten, want daar komt dat station, komen voller te zitten. In plaats van één keer per uur gaan ze misschien twee, drie of vier keer per uur. Dat betekent ook iets voor de dorpen Beetsterzwaag, Ureterp en noem maar op. Ik heb jaren in Winsum gewoond. Ik zie iemand uit Bedum hier zitten en uit Westerkwartier. Dat betekent, op het moment dat je eenmaal bij dat station bent van Drachten dan wel Groningen, dan ben je in no-time in Leeuwarden, Heerenveen of Amsterdam. De leefbaarheid van het platteland vergroot en als vestigingsplaats wordt zo een dorp

interessanter voor gezinnen, omdat je makkelijker op andere plekken kunt werken. Dat is goed nieuws voor de supermarktondernemer en ook goed nieuws voor de basisschool of voor die dorpen die aanvullend zijn naar de steden waar een nieuw station zou komen.

01:02:07

De heer Broeksma: De Lelylijn heeft dus een uitstralend effect, niet alleen op die steden waarin die Lelylaan stopt, maar ook op dat grote gebied daaromheen. De leefbaarheid van het platteland, waar goede mobiliteit een voorwaarde voor is, gaat erop vooruit. Het is niet alleen bedoeld voor Heerenveen, Drachten, Groningen, voor de steden van die omvang, maar ook voor Ureterp en voor Bedum. Als je in Bedum woont, is het nog maar iets meer dan een half uur voordat je in Drachten bent met het openbaar vervoer. Daar kun je met de auto niet tegenop.

01:02:35

De heer Broeksma: Defensie ten slotte. Ik heb wat aantekeningen gemaakt van de vragen die jullie hadden. Eemshaven is een strategische haven voor Nederland en voor Defensie. Nu, als je weet dat je tussen Zwolle en Meppel negen uur per week stilstaat, dat kan Defensie zich niet veroorloven. De Lelylijn is een alternatief met de goederen op het ene spoor en personen op het andere spoor of op beide, want 's nachts rijden de personentreinen niet.

01:03:00

De heer Broeksma: Defensie en logistiek hoort bij elkaar. Binnen de NAVO hoor je praten over dat we in plaats van 2% naar 5% moeten, waarvan 1,5 voor infrastructuur mogelijk is. Er zijn dus allerlei kansen, ook bij Defensie. Iedereen klopt bij Defensie aan, hoor. Er gaat meer geld naar Defensie, dus iedereen zegt, we willen een deel van die pot hebben. Infrastructuur en logistiek is voor defensie enorm belangrijk. Eemshaven is een strategische locatie. Dat heeft te maken met de zee, dat heeft te maken met Duitsland en dat heeft te maken met allerlei plekken, dus dat zijn zeker interessante thema's om wat mee te doen.

01:03:35

De heer Broeksma: Het is niet voor niets dat de Lelylijn in het hoofdlijnenakkoord en het regeerakkoord staat. Op het moment dat u Tweede Kamerleden, ministers of staatssecretarissen van uw eigen partij of van andere partijen spreekt, maak dan deze punten ook helder. Als ik kijk naar het hele Deltaplan, dan ging het over drie dingen. Flessenhals Meppel, Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Twee van die drie gaan nu gerealiseerd worden, dus dat kun je een succes noemen. Voor de Lelylijn gaan we kijken wat het precies kost. We komen dan iets dichterbij bij het goede getal en die bandbreedte van 8 miljard wordt dan een wat kleinere bandbreedte. We gaan kijken wat het precies gaat kosten.

01:04:17

De heer Broeksma: Nut en noodzaak is evident. Nu moet de Tweede Kamer dan wel het kabinet verder overtuigd worden, dat je nu keuzen moet maken om in 2050 klaar te zijn. Dat commitment heeft het Rijk al afgegeven. Als je driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd miljoen per jaar spaart voor twintig jaar, dan ben je er ook. Met de btw erbij ben je er ruimschoots. Er zijn echt wel mogelijkheden om het te betalen, alleen moet de politieke wil er zijn om nu die gedurfde keuze te maken en daar hebben we de Tweede Kamer voor nodig. Daar hebben we het kabinet voor nodig.

01:04:48

De heer Broeksma: U zag misschien tussendoor dat het over IenW en VRO ging. VRO is Mona Keijzer, de BBB-vicepremier, die volle borst vooruit gaat. Iedereen die Mona Keijzer kent, weet: bam, bam, bam. Dat is Mona Keijzer. Eigenlijk heeft ze geen duwtje nodig, maar ze heeft wel politieke steun nodig om te kunnen verzorgen wat zij wil. Zij wil ook woningbouw. Ik heb het hier over die honderdduizend extra woningen. Zij wil woningbouw. Het is allemaal niet volgende week klaar, maar daar kun je tien, vijftien of 20 jaar over doen om dat voor elkaar te krijgen. Een oproep, want u bent allemaal politici en u heeft allemaal contacten met de Tweede Kamerleden en die komen af en toe op bezoek en af en toe komt de minister op bezoek, om steun van de ministerraad te krijgen en steun in de Tweede Kamer te krijgen voor het complete verhaal. Het is internationaal, het gaat over grote steden en het gaat over de leefbaarheid van het platteland. Je kunt alleen maar in die dorpen wonen op het moment dat de mobiliteit voor elkaar is. Dat wilde ik nog even toevoegen.

01:05:47

Kirsten Smit: Naast de Deense ambassadeur hebben we ook een Groningse ambassadeur voor de Lelylijn.

01:05:54

De heer Broeksma: Je daagde me net uit met 'ligt Groningen nu in een uithoek'. Zijn we nu een uithoek? Ligt Groningen in het noorden? Je kunt mij niet kwader krijgen dan te zeggen dat Groningen in het noorden ligt. Groningen ligt niet in het noorden. Kirsten heeft het vaker gehoord, maar Groningen ligt in het zuiden. Ik ben ook wethouder Energietransitie in het zuiden van de Noordzee. Op die Noordzee vindt de energietransitie plaats. Het vorige kabinet heeft een commitment uitgesproken dat er miljarden naar het noorden gaan, naar Groningen in het kader van Nij Begun. Daar is een economische agenda aan verbonden, dus er moet een vliegwiel op gaan komen. Over arbeidsmarkt, over scholing en over woningbouw, dus over het hele economische verhaal.

01:06:41

De heer Broeksma: Die 22 miljard die naar het noorden gaat in de komende tientallen jaren is een langjarig commitment wat het Rijk heeft uitgesproken. Een langjarig commitment om te investeren in Groningen. Dan gaat het over de energietransitie, dan gaat het misschien over digitalisering, daar gaat het over landbouw en over gezondheid. Het gaat over een aantal thema's, die echt Gronings zijn. We hebben een universiteit in de top 100. We vinden het heel normaal. Er zijn er maar honderd van in de wereld en de RUG heeft plek 60 of 70 en af en toe een Nobelprijs. We hebben dus echt heel veel te bieden.

01:07:13

De heer Broeksma: Leeuwarden? Ja, Leeuwarden ook. Dat is Wetsus, dus het waterverhaal. Ik vroeg aan Wetsus: zijn jullie top in Nederland? "Nee, er zijn een paar in de wereld en wij zijn de Europese top". Het gaat over water en veel belangrijker dan water gaat het de komende jaren niet worden. Dat betekent dat Leeuwarden bereikbaar moet zijn. Het is niet zo dat Groningen of Leeuwarden in het noorden ligt. Het ligt in het zuiden of inderdaad in het centrum van de wereld, dus die grens met Duitsland is een fake grens. Die is er niet meer. Het is gewoon Schengen

akkoord met Bremen en Hamburg. Toen ik mijn schoonmoeder vertelde dat ik eerder in Bremen ben dan in Utrecht, sloeg ze steil achterover. Ze heeft geen idee, dus overschat de mensen in Den Haag niet. Zij hebben geen idee. Zij hebben geen idee waar Groningen ligt. Zij weten niet dat Bremen dichterbij ligt dan Utrecht. Ze hebben geen idee. Ze hebben geen idee wat we hier te melden hebben.

01:08:08

De heer Broeksma: Ik zeg dat als een soort ambassadeur van Groningen. Dat is misschien wel zo, maar vertel dit verhaal ook in Den Haag. Overschat dat niet. Ze weten niet waar Groningen ligt. Nobelprijs, we hebben geen idee wat dat betekent. Het is de wereldtop. Het is de wereldtop van chemische technologie. Hoe belangrijk kan het zijn als het gaat over de economische agenda dan wel energietransitie? Ik stop maar, want ik praat er zo een week over door.

01:08:32

Kirsten Smit: Ik kan dit beamen. Ik wil alleen nog meegeven, dat wij een website hebben: <http://www.delelyijn.nl>. Verschillende journalisten raken wel eens in de war, want er is namelijk ook een lobbygroep en die heeft de website <http://www.lelyijn.com>. Ik weet niet eens of het .nl is. Ze zeggen wel eens, er staan verschillende dingen op. Ja, dat klopt. Wij zetten onze onderzoeksresultaten op <http://www.delelyijn.nl>. Als jullie dit groene logootje zien, dan is de website van ons. De lobbygroep heeft ook een website en zij kunnen wat vrijer meningen verkondigen dan wij, aangezien wij een samengesteld projectteam zijn met een opdracht van onder andere deze ambassadeur. Dat doen wij met veel plezier voor de toekomst van noordelijk Nederland. Dank u wel.

01:09:40

Spreker 3: Nog even een vraag. Sturen jullie de presentatie op?

01:09:44

Kirsten Smit: Ja.

01:09:44

Spreker 3: Prima.