

Voorzitter: I. Huitema (PvdA)

Namens de raad: H. Sietsma (GroenLinks), R. Pestman (PvdA), V. Boswijk (D66), R. Staijen (Stadspartij 100%), H. de Waard (SP), R. Heiner (VVD), K. de Groot (S&S), I. van Jaarsveld (CDA), L. van der Laan (PvhN), K. Blauw (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder), R. van Niejenhuis (wethouder)

Namens de griffie: W. Meijer

Lobbygesprek ruimte en mobiliteit

00:13:15

Voorzitter: Goedenavond, allemaal. Het is half zeven en we hebben een uur, dus ik dacht: we gaan direct van start. Welkom bij deze meningsvormende sessie over lobby ruimte en mobiliteit. De afspraak is om ieder jaar rond deze tijd hierover met het college van gedachten te wisselen. Normaliter is dit in de aanloop naar het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar. Gezien het demissionaire status van het kabinet stelt het college echter voor om dit keer te focussen op de komende onderhandeling richting nieuw kabinet. Dingen die u bij de bespreking kunt betrekken, zijn een mededeling van de wethouder Broeksma van juni jongstleden over het bestuurlijk overleg leefomgeving, een collegebrief over de stand van zaken Lelylijn en vooral de door het college aangeleverde bespreekpunten. Er zijn geen insprekers, dus we kunnen meteen naar de raad. We hebben een uur tot beschikking, dus we hebben ongeveer drie minuten per fractie. We werken vandaag in twee termijnen. Voor iedereen is helder wat tweede termijn inhoudt. Eerst hebben we een moment om vragen te stellen en het tweede termijn is voor de woordvoering en debat. We kunnen beginnen. Zijn er momenten voor vragen?

00:14:55

De heer Boswijk: Dank, voorzitter. Ik heb een aantal vragen aan de wethouders. De eerste twee gaan over de huidige situatie in de landelijke politiek. Ligt er een plan klaar vanuit het college of vanuit verschillende samenwerkingsvormen in het noorden over hoe we het noorden goed kunnen gaan vertegenwoordigen in de landelijke verkiezingsprogramma's en in het verlengde daarvan straks tijdens de onderhandelingen over een nieuw kabinet? Een andere vraag die ik heb gaat over de gelden die deze kant op komen in verband met de ereschuld. Zien de wethouders ook een mogelijkheid om misschien daar een koppeling te maken, bijvoorbeeld als het gaat om andere gelden die deze kant op komen? In de voorbereiding ging het ook over de koppeling tussen rekeningrijden en het auto onafhankelijk maken van het Ommeland. Dat is natuurlijk nog wel een beetje koffiedik kijken, omdat we niet weten hoe dat ingericht zal gaan worden. Het is meer een hypothetische vraag aan de wethouders. Zien de wethouders bijvoorbeeld een mogelijkheid om bij Den Haag eens te lobbyen om te kijken of die opbrengsten van het rekeningrijden wellicht lokaal uitgekeerd kunnen worden, zodat we die op een bepaalde manier direct kunnen gebruiken, ofwel direct kunnen investeren in het OV? Dat kan natuurlijk ook vanuit het Rijk. Daar graag een reactie op. Als laatste vraag: het duurt natuurlijk nog heel lang voordat de Lelylijn daadwerkelijk gaat rijden. Ik ga er voor het gemak optimistisch vanuit dat die gaat rijden. Tot die tijd moeten we het doen met versnelling op het bestaande spoor. Ik zag in de memo's terugkomen dat vanuit het noorden - en dan neem ik aan ook vanuit het college - het belang van de flessenhals

met Meppel-Zwolle genoemd werd. Die zag ik niet zozeer terugkomen in de brieven van de minister en de staatssecretaris. Ik vroeg me af of het lukt om dat goed onder de aandacht te brengen. Bedankt.

00:17:02

Voorzitter: Helder. Hebben jullie alle vragen goed kunnen noteren? PvdA.

00:17:15

Mevrouw Pestman: Nog één vraag van deze kant. Het vergroenen van nieuwbouwwijken is belangrijk, maar ook het vergroenen van de wijken die er al zijn. Zoals iemand uit mijn fractie opmerkte: dat kost een vermogen. Kan ook daarvoor gelobbyd worden bij het Rijk?

00:17:29

Voorzitter: Partij voor het Noorden.

00:17:38

De heer Van der Laan: Een beetje in het verlengde van D66: zijn er al contouren zijn voor die ereschuld? Die 250 miljoen euro per jaar, hoe gaat dat precies landen in de regio? Met name in relatie tot infrastructuur. Zijn daar al schetsen van of ideeën over? Hoe zal dat in praktijk gaan? Of ligt dat helemaal stil als gevolg van de val van het kabinet? Dat kan ook natuurlijk.

00:18:09

Voorzitter: CDA.

00:18:09

De heer Van Jaarsveld: Dank u wel. Ik vroeg mij af of het college met het CDA eens is dat, gezien de relatief grote afstanden die Groningers van het Ommeland afleggen per jaar, het nadelig is voor Groningen om over te gaan tot rekeningrijden en of het college daarom ook zich daar fors tegen zal verzetten.

00:18:33

Voorzitter: Student en Stad.

00:18:34

Mevrouw De Groot: Over het afgelopen bestuurlijk overleg in juni: er staat ook dat het Rijk in 2023 een bedrag van 445 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor de te korten op de gebiedsontwikkeling van die NOVEX-gebieden, maar dat de gemeente Groningen daar geen gebruik van zou maken. Waarom niet? Over die motie Slootweg en Kuiken over de verschraving van het ov: die motie is aangenomen, maar volgens mij was de staatssecretaris daar verder niet positief over. Volgens mij was er een heel negatief geluid, er was er ook verder geen budget. Wordt er dan verder helemaal niets meer mee gedaan of wel? Die flessenhals is al even aan bod gekomen. Over de Lelylijn: de staatssecretaris acht het afwijken van die 75 procent regel van de financiering bij de start van de MIRT-verkenning onwaarschijnlijk, maar het is aan de Kamer. Hoe groot achten jullie de kans dat daarvan af gaat worden geweken of gaat dat sowieso niet gebeuren?

00:19:41

Voorzitter: Heeft iedereen zijn vraag gesteld? Dan geef ik nu het woord aan wethouder Broeksma. Excuus! PVV. Wil je de microfoon aan doen?

00:20:32

Woordvoerder PVV: Waarom de gemeenteraad zo summier betrokken wordt bij de Wunderline. Wij denken dat de gemeenteraad dezelfde informatie als de Staten van Groningen hoort te hebben, omdat de gemeente Groningen ook lid is van de stuurgroep Wunderline. Over de nachttreinen hadden wij ook een vraag. Naar het westen zijn die namelijk verdwenen. Is het college ook bereid te lobbyen voor een betere bereikbaarheid van Groningen in de nacht? Dat is een beetje te lang. Hier laat ik het bij.

00:21:10

Voorzitter: Nu het woord aan wethouder Broeksma.

00:21:19

Wethouder Broeksma: Ik zal ik beginnen en waar ik niet beantwoord, moet je op vertrouwen dat collega Van Niejenhuis dat voor zijn rekening zal nemen. Als het gaat over de lobby richting het verkiezingsprogramma, die is geweest. Die hebben ook soms gevoerd via de partijlijn van individuele bestuurders of als geheel richting alle Tweede Kamerfracties. Bij verschillende verkiezingsprogramma's heeft tot verschillende resultaten geleid. Wij starten nu de lobby om op 23 november, de dag na de verkiezingen, ook invloed te kunnen uitoefenen op het regeerakkoord wat dan gevormd wordt. Ik zeg 23 november, maar u begrijpt wat ik bedoel: als het stof enigszins is neergedaald. Wij doen dat. De vorige keer, weet u, dat met de Lelylijn is een groot succes geweest. Met 3 miljard bij andere thema's is dat ook goed gelukt. Het politieke klimaat verandert en we weten niet hoe de nieuwe samenstelling van het kabinet of wat de verkiezingsuitslag zal zijn. Het staat scherp op ons netvlies om daar invloed op uit te oefenen. Een aantal vragen over rekeningrijden. Of de opbrengsten terug naar de regio gaan, is een mooie gedachte, maar is misschien niet helder welke regio dat dan is als je van Groningen naar Amsterdam rijdt met de auto. Dat komt bij de Rijkskas binnen en wat die daar vervolgens mee doen, is uiteindelijk aan de Tweede Kamer. Daar kunt u ook wel via een lobby zeggen van dat moet meer naar de regio. Uiteindelijk is wat er naar de regio gaat, een separaat proces wat daaraan ten grondslag ligt. Het CDA vraagt naar het wat dunner platteland zoals wij dat kennen, waar grotere afstanden zijn en waar het openbaar vervoer niet altijd meer rijdt. De lobby die wij voeren op rekeningrijden zou - als het al komt - tijd- en plaatsafhankelijk moeten zijn. Op welk moment van de dag bevind je je op de weg en op welke plek in Nederland bevind je je op de weg? Dat zou kunnen betekenen dat - daar pleiten wij voor dat juist in onze wat dunner bevolkte gebieden waar afstanden wat groter zijn - rekeningrijden voor een significant lager tarief zou moeten dan elders waar de files zich veel meer bevinden. Dat is de lobby. Of u het daarmee eens bent, horen we graag zo meteen. Dan Lelylijn en spoor. Als het gaat over de Lelylijn: het duurt nog wel een tijdje. Als hij er voor 2040 zal liggen of 2038, daar wordt een beetje op gekoerst, dan zou het heel erg mooi zijn. We erkennen ook dat we op dit moment andere thema's op onze lobby richten. Dat is bijvoorbeeld het perron, het vierde spoor, bij Meppel. Het is nodig om een derde en vierde intercity te kunnen realiseren hier. Het Rijk heeft in het laatste overleg in juni de helft van het bedrag daarvoor beschikbaar gesteld. Er is 75 miljoen nodig en 35 - dus nog niet eens de helft - is beschikbaar gesteld. Nu is het de bedoeling dat wij gaan vragen om de andere helft. Dat is wat gebeurt. Dat leidt tot grote irritatie bij iedereen die aan tafel zit, althans aan de kant van landsdeel noord. Dat heeft tot nu toe nog niet tot

andere gedachten geleid. De staatssecretaris zegt ook: "Ik heb daar geen geld voor en eigenlijk zou de regio dat moeten betalen." Ons argument is: het is gewoon Rijksinfrastructuur. Het is van ProRail, dus hoezo regio? Waarom moet dat elders ook niet? Het is goed om te beseffen dat zo'n lobby niet alleen door ons als gemeente gevoerd wordt. Wij zijn natuurlijk één van de eindpunten van Zwolle-Groningen, maar het gaat natuurlijk ook over Leeuwarden. Het gaat over heel Noord-Nederland, dus ook de provincies zitten aan tafel. De provincies hebben regelmatig overleg in het IPO-verband met ministerie. Op verschillende plekken proberen we onze boodschappen helder te brengen. U vraagt naar de 75 procent eis. De MIRT systematiek door het ministerie zelf bedacht. De MIRT systematiek vereist dat, voordat je naar een volgende fase kunt gaan, er eerst onderzoek en dan een verkenning plaatsvindt. Bij een verkenning wordt er gerekend en getekend en wordt op elke strekkende kilometer gekeken van waar moet het langs en kan het? Er moet een reëel zicht zijn op 75 procent van de financiering. Als dat echt een eis is, komt er nog een paar miljard tekort voor de Lelylijn. Er is 3 miljard gereserveerd, maar of dat de helft is of minder dan de helft... Dat laatste schat ik. Dan moet er echt wel een paar miljard bij. De kans dat er op korte termijn zicht is op 75 procent financiering zonder dat het Rijk daaraan meebetaalt is vrij klein. Dat zou het proces hinderen, dus een deel van de lobby is gericht om die 75 procent eis van tafel te krijgen. Het is een zelfopgelegde eis van het ministerie: dat is onze systematiek, zo doen we dat altijd. Zo hebben we het al die jaren gedaan en dan blijven we dat ook doen. Wij wijzen erop dat het een uniek project is en dat aanpakken uit het verleden misschien niet toepasselijk zijn. U vraagt: "Hoe groter de kans dat het gaat lukken?" Wij gaan ervoor dat het gaat lukken. Daar gaan we voor. Wij bewegen hemel en aarde. U weet: op 22 november zijn de verkiezingen. De motie Slootweg en Kuiken vraagt u nog naar. U zegt dat negatief, de staatssecretaris zegt: "Ik ben enthousiast over die motie, maar ik heb daar geen geld voor." Dat is een gratuite enthousiasme waar we echt helemaal niets aan hebben. Dat is een vervelend gesprek, omdat ik ook in dat gesprek heb aangegeven van u heeft in onze terugkoppelingen gelezen dat er zich een drama afspeelt in het openbaar vervoer. Dat wordt ook door alle provincies in verschillende vergaderingen gezegd, ook waar provinciebestuurders aanwezig waren. Iedereen valt je bij. Er moet daar echt geld bij. Als het gaat over congestie op de straat, op de wegen, files, staat de auto aan de kant van het probleem en het openbaar vervoer en de fiets aan de kant van de oplossing. Dat je een verschuiving moet hebben van de middelen zoals die op een ministerie verdeeld worden. Iedereen hoort die boodschap, maar of het tot iets leidt weet ik niet. Ik blijf het herhalen. Nogmaals, op 22 november zijn de verkiezingen. Ik denk dat de beste kans is om het op dat moment te halen. Nachttreinen werd naar gevraagd. Het zou mooi zijn als de nachttreinen zijn opgenomen bij de NS. Ik dacht niet dat het zo het geval was. De nachttrein die reed, reed niet gratis. Wij betaalden daar en er waren enkele tientallen mensen die daar 's nachts gebruik van maakten. Dan wel naar Schiphol of vanuit een feestje van Amsterdam weer terug naar Groningen. De trein is niet gratis. We zijn de afgelopen jaren bereid geweest daaraan te betalen, juist omdat dat ook een gewinning mee kan brengen en daarmee dat het een succes was. Hoe meer reizigers, hoe beter het werkt. Dat loopt allemaal niet vanzelf en is niet gratis. De Wunderline wordt naar gevraagd. Als u zegt: "Houd ons wat vaker op de hoogte van de Wunderline..." De besluiten zijn daar over gevallen. U weet dat Wunderline één van de RSP-projecten is. Het RSP-geld is van de regio als geheel, dus in feite ook

van ons. De Provinciale Staten beheert die pot. Vandaar dat voor het financieringsvraagstuk van de Wunderline de Provinciale Staten meer aan zet dan wij. Als u zegt: "Ik hoor graag meer over de stand van zaken van de Wunderline" kunnen daar of een sessie voor organiseren of u kunt u abonneren op de nieuwsbrieven die regelmatig verschijnen. Af en toe zijn er bijeenkomsten over de Wunderline dan wel in Duitsland dan wel in Nederland. Als u daarover meer geïnformeerd wilt worden, dan kan dat. Ereschuld in relatie tot de infrastructuur. Wij hebben 30 miljard gevraagd en het Rijk zegt dat ze 22 miljard geven. Wij hebben een andere berekening. Wij denken dat het slechts 9 miljard is. De infrastructuur die wij zouden willen, bijvoorbeeld de Lelylijn of extra intercity's, is allemaal niet gelukt. De N33 staat wel op het plaatje. Wij blijven ijveren voor de infrastructurele onderwerpen die we hebben, bijvoorbeeld de Lelylijn of de Wunderline, om die op welke wijze dan ook gefinancierd te krijgen. Het moet allemaal wel gebeuren. Tot zo ver, voorzitter.

00:30:37

Voorzitter: Ik zag nog een vraag van de Partij van de Arbeid.

00:30:44

Mevrouw Pestman: Ik heb nog niets gehoord, volgens mij, over de groenvoorziening.

00:30:47

Voorzitter: We hebben nog wethouder die vragen gaat beantwoorden.

00:30:49

Mevrouw Pestman: Prima, maar dan heb ik toch nog één vraag. Het gaat om die bezuinigingen op het openbaar vervoer. Is daarbij ook van onze kant een beroep gedaan op die motie van Henk Nijboer van geen bezuinigingen in het aardbevingsgebied op voorzieningen?

00:31:04

Wethouder Broeksma: Die beide moties worden in één adem genoemd. De motie Slootweg Kuiken zorgt ervoor dat in '24 dezelfde dienstregeling als in '23 kan rijden en jaren daarna. Dat betekent iets van 150 miljoen, een overzichtelijk bedrag. De motie Nijboer wordt daar in één adem meegenomen.

00:31:23

Mevrouw Pestman: Wordt er dan gezegd door de minister: "Jammer dan, geen geld"?

00:31:26

Wethouder Broeksma: De staatssecretaris gaat over het openbaar vervoer. De afspraak binnen het kabinet is: als er extra geld ergens vandaan moet komen, dan moet je het ministerie zoeken. Afspraak in het ministerie is: openbaar vervoer, zoek binnen je eigen portefeuille naar geld. De staatssecretaris krijgt daar vanuit het ministerie noch het kabinet extra geld voor. Dat vindt zij een probleem. Ik denk als we iets beter zoeken, moet er iets te vinden zijn.

00:32:01

Voorzitter: Nu gaan we over op wethouder Van Niejenhuis.

00:32:03

Wethouder Van Niejenhuis: Dank, voorzitter. Allereerst de vraag van de PvdA over het brengen van meer groen in bestaande en in nieuwe wijken. Voor zover ik nu

paraat heb, zijn daar vanuit het Rijk niet op dit moment potjes voor en hebben daar meer kansen op in Europa. Je ziet vooralsnog dat er vanuit Europa een hele grote agenda ligt tegen klimaatverandering en ook tegen het verlies van biodiversiteit. We zijn laatst met het college in Brussel geweest en hebben we ook met Diederik Samsom gesproken. Hij benadrukte van het verlies van biodiversiteit is iets wat nu ook vanuit Europa heel grootschalig wordt opgezet. Er werd ook aangegeven dat zij graag zaken willen doen met middelgrote steden in Europa, omdat die vaak de aanjagers van verandering en innovatie zijn. Wij zijn uitgenodigd om daar met hen verder over in gesprek te gaan en dat zullen we ook doen. Ik hoop natuurlijk dat verenigd links groot wordt naar de verkiezingen. Dan kunnen we nog meer offeren op het klimaataltaar, zoals de PVV dat laatst zo mooi in de krant formuleerde, en de wijken vergroenen. Dat is een uitlokking, maar er wordt vriendelijk gelachen door mevrouw. Dan nog even over de gas gelden. D66 vroeg daarnaar. Wat wij natuurlijk doen, is proberen die euro's slim in te zetten. Je hebt de verschillende onderdelen van het totaalpakket. Als het lukt, dan gaan wij de euro's ook weer inzetten als cofinanciering en proberen we van 1 euro 3 euro te maken. Dan heb je echt een goede hefboom om nog meer dingen te doen, bijvoorbeeld het verduurzamen van huizen et cetera. Die koppeling is er ook zeker. Dan de vraag van Student en Stad over de 450 miljoen NOVEX. Daar is geen gebruik van gemaakt. Het Rijk werkt steeds minder met een vaste uitkering aan het gemeentefonds en doet steeds meer met deals en regio's et cetera, et cetera. Dat is enigszins problematisch. Vorig jaar heb ik verteld dat Groningen redelijk succesvol daarin is, omdat we weten welke deal zou zijn en we onze plannen klaar hebben liggen voor het Rijk om daaraan mee te doen. In dit geval zijn zeventien gebieden aangewezen die deels al in het noorden liggen. Daar moet je ook weer voor lobbyen om te zorgen dat jouw gebied daarin zit. Sommige gebieden zaten er wel in, andere niet. Vanuit Stadshavens en Suikerzijde is al een bijdrage geweest, uit mijn hoofd iets van 15 en 18 miljoen. Iets in die orde van grootte. Dan kun je niet ook nog een keer vanuit de NOVEX pot geld ophalen. Soms overlapt het elkaar en kun je meerdere potjes geld halen, ook weer als cofinanciering gebruiken en soms niet. Dat verschilt ook weer per potje. Meerstad zat er deze keer bijvoorbeeld niet in. Als Meerstad in die gebieden zat waar we op konden aanvragen, dan hadden we zeker daarvoor een aanvraag ingediend. Dat is één van de dingen waar ik dan toevallig vorige week met de minister over gesproken heb van zouden we niet volgend jaar ook eens een keer iets eerst met Meerstad kunnen doen? Dat is ook weer onderdeel van de lobby om te kijken of je al aan de voorkant met het Rijk het kan hebben over welke potjes er gemaakt worden. Je moet dat hele spectrum in een zo vroeg mogelijk stadium tot het eind goed belopen. Volgens mij heb ik daarmee alle vragen beantwoord, voorzitter.

00:35:21

Voorzitter: Dan gaan we nu over naar het tweede termijn, waar u aan de hand van de bespreekpunten input kunt geven voor de lobby ruimte en mobiliteit. Wie wil beginnen? VVD.

00:35:37

De heer Heiner: Voorzitter, ik zou hier drie minuten kunnen vullen over het belang van de Lelylijn. Zeker voor het noorden. De VVD wil zijn waardering uitspreken richting de wethouder over de lobby richting Den Haag over de verschraving van het openbaar vervoer. Ook wij vinden dat heel belangrijk. Daarnaast is er iets anders

waar de VVD zich erg druk over maakt. Het Rijk stelt aanleggelden beschikbaar per regio. Een gedeelte van deze aanleggelden is gereserveerd voor de Lelylijn waardoor er bijvoorbeeld geen geld meer beschikbaar is voor de Busbaanbrug heb ik begrepen. Die Lelylijn moet er wat ons betreft echt komen. We willen wel vragen aan de wethouder om te lobbyen dat het niet een sigaar uit eigen doos wordt, dat wij andere dingen moeten laten gaan voor een Lelylijn. Het is juist van belang - niet alleen voor het noorden, maar ook voor de Randstad - dat zij veel snel hier zouden kunnen zijn. Misschien zijn er wel met mensen die graag in Meerstad willen wonen en best in Amsterdam zouden willen werken. Ook daarvoor is de Lelylijn van belang. Het zou oneerlijk zijn als wij als regio andere dingen moeten laten varen voor de Lelylijn, terwijl ook de Randstad er zeker belang bij heeft. We hebben natuurlijk al heel veel geld naar de Randstad gebracht. Noord/Zuidlijn is ook niet alleen maar door Amsterdam bekostigd. Dat is ook bekostigd met onze gasgelden. Daarom moeten we ons daar keihard voor inzetten. Daar wil ik het bij laten.

00:37:03

Voorzitter: GroenLinks.

00:37:04

De heer Sietsema: Dank u wel, voorzitter. Ik begin even met het voorlezen van een hele korte bijdrage van Wesley Pechler die mij vroeg of ik dat wilde voordragen. Hij is druk bezig met andere problemen. Daarna ga ik mijn eigen woordvoering doen. Als Partij voor de Dieren is de belangrijkste inzet bij de onderhandelingen wat betreft de mobiliteit een snelle realisatie van de Wunderline, Nedersaksenlijn en de Lelylijn. De regionale cofinanciering is wat ons betreft bespreekbaar, alhoewel het leeuwendeel van hogere overheden zou moeten komen. Bij kilometerheffing voor automobilisten zou rekening gehouden moeten worden met mensen die wonen in dunbevolkte gebieden. Voorzitter, gemeenten hebben een groot scala aan taken en verantwoordelijkheden. Het Rijk voegt daar met regelmaat nog weer wat aan toe en het levert daar zelden het geld bij, maar wel een hoop bemoezucht. Zolang het Rijk gemeenten structureel met tekorten opzadelt en het gat van 2026 niet van tafel is, is de animo bij GroenLinks om mee te betalen of mee te werken aan taken en opdrachten die bij het Rijk liggen minimaal. Concreet over die vragen die het college aan ons voorlegt: natuurlijk moet de gemeente Groningen ook een beroep doen op gelden vanuit het rapport "elke regio telt". We moeten ons niet in het frame laten drukken dat wij een grote stad zijn en daarom niet zouden mogen meedingen. Elke regio in ons land kent ook grote steden en het genoemde rapport verenigen tot ook het landelijk gebied stelt mee is niet de route. Groningen hoort bij de regio. We moeten samen een beroep doen op dat geld en dan ook in samenspraak met die regio beslissen of extra investeren in stadsranden opportuun is. Voorzitter, de Lelylijn is een internationaal project. Tenminste, dat moet het zeker gaan worden. Het is dus wat ons betreft prima aan het Rijk om te zorgen voor voldoende middelen. De regio's nu al aanslaan voor de rekening van de realisatie van die lijn is op dit moment helemaal niet aan de orde wat ons betreft. Wij moeten ons niet laten gijzelen door opnieuw mee te gaan in de eis: als je niet meebetaalt, gaan we er niet mee verder. De 75 procent eis is in dit verband onzinnig. Investeren in de NOVEX aanpak ligt uiteraard genuanceerder. Voor de goede orde: wij zijn een groot voorstander van de Lelylijn. De infrastructuur voor mobiliteit wordt nu deels betaald door de wegenbelasting. Dat heeft nog iets rechtvaardigs. Als je die systematiek wil

vervangen door iets anders, dan moet er een probleem zijn dat opgelost moet worden. Dat is er ook, namelijk congestie. Dat los je met rekeningrijden alleen op door het plaats-, traject- en tijdgebonden in te voeren. Zo ingevuld zijn wij voorstander van rekeningrijden. Het kabinetsvoorstel betekent dat mensen op het platteland met slecht ov, mede door Rijksbeleid, de rekening betalen en de congestie rondom de stad niet wordt opgelost. Tot slot, voorzitter, GroenLinks snapt dat onze gemeente graag gebruik maakt van de vele deals en SPUK's, maar het is een ongewenste systematiek. Het wantrouwen vanuit het Rijk, de bemoeizucht, het ontnemen van beleidsvrijheid voor gemeenten dat ermee gemoeid is, om maar niet te spreken over de eindeloze vergadercircuits zijn ongewenst. De wethouder gaf daar net een voorbeeld van. Wij ondersteunen graag de terugkeer van een ISV of liever nog een grotere bijdrage uit het gemeentefonds zodat we eindelijk onze eigen boontjes weer kunnen doppen. Dank u wel.

00:40:36

Voorzitter: Helder. U mag uw microfoon uitdoen. CDA.

00:40:44

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. Ik sluit me graag wat betreft de Lelylijn aan bij de woordvoering van de VVD en ga door met rekeningrijden. De gemiddelde Groninger rijdt ruim 10.000 kilometer per jaar. Dat is ook niet gek als je kijkt naar de ligging van onze dorpen en kernen en de grote afwezigheid van werkgelegenheid in de stad. Diezelfde Groninger gaat straks in een systeem van rekeningrijden misschien iets minder betalen op de straten en wegen rond de stad, maar moet nog steeds diezelfde dure stad betreden om bij zijn of haar werk te komen. Of rijdt misschien over minder duur betaalde wegen er omheen met meer uitstoot, maar net een wat minder hoger rekening. Wat ons betreft is het geen goed idee. Hoewel de wegenbelasting in Groningen torenhoog is, zien we in vrijwel alle scenario's dat alleen dieselauto's met rekeningrijden qua kosten erop vooruitgaan. Andere Groningers krijgen een volgende koopkrachtklap. Wie Randstad-minded of stadsgeconcentreerd kijkt, ziet misschien groene kansen, maar in het Ommeland zie je vooral kosten en een overheid die straks per postcodegebied of zelfs per plek of weg gaat kijken wie waar wanneer rijdt. De vraag is of je dat een goed idee moet vinden. Wij vinden dat niet. Als je het al een goed idee vindt, denk ik dat je ook eerlijk moet zijn dat het alternatief nog onvoldoende aanwezig is. Als je mensen van de weg uit de auto wil halen en bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer wil brengen, moet je dat openbaar vervoer wel op orde hebben of in ieder geval het perspectief kunnen bieden dat het op orde komt. Op dit moment kunnen we dat niet en halen we ieder jaar de kaasschaaf over de ov-dienstregeling en vooral in het Ommeland. Gooi je daar een paar miljoen achteraan om de begroting rond te krijgen en slaag er niet in om chauffeurs of conducteurs voldoende collega's, een goed salaris of in ieder geval een pauze te geven.

00:42:44

Voorzitter: GroenLinks.

00:42:45

De heer Sietsema: Voorzitter, dank u wel. Ik deel heel erg alles wat het CDA zegt over de zorg over het ov. Daar zijn we het direct over eens. Ik hoor het CDA ook zeggen: "Met rekeningrijden zadel je mensen vooral met een probleem op." Ik zei

zojuist: "Met rekeningrijden dat tijd-, plaats- en trajectgebonden is, kun je in ieder geval de congestie rondom de stad aanpakken." Hoe gaat het CDA die congestie oplossen?

00:43:14

Voorzitter: CDA.

00:43:17

De heer Van Jaarsveld: Dat is een ander vraagstuk. Sorry?

00:43:23

Voorzitter: Student en Stad.

00:43:28

Mevrouw De Groot: Dat is exact het vraagstuk waar je het nu over hebt, toch?

00:43:31

Voorzitter: CDA.

00:43:33

De heer Van Jaarsveld: Nee. Het is altijd goed om congestie rond de stad aan te pakken. Ik richt me nu op één stap, namelijk de invoering van rekeningrijden in 2030. Ik vind dat om genoemde redenen geen goed idee. Dat is wat ik heb aangegeven. Ik vind het niet exact dezelfde vraagstelling. Ik vind uw vraag terecht. Ik moet er heel eerlijk in zijn dat ik daar nu geen pasklaar antwoord op heb. Los daarvan vind ik mijn bezwaren tegen rekeningrijden in stand te houden. Ik zie dat dat niet wordt gedeeld, maar dat is prima. Ik was aan het toewerken naar een afronding. Dat is dat als we ons alternatief in het openbaar vervoer nog niet op orde hebben en het Ommeland en de Groningers al daar hier niet mee gediend zijn, als de gemiddelde Groninger straks duurder uit is, dat het een onverstandige richting is en dat het college dit zou moeten bestrijden in haar lobby.

00:44:25

Voorzitter: Wie wil het woord nu voor zijn woordvoering? D66.

00:44:35

De heer Boswijk: Dank u, voorzitter. Ik zat vanmiddag nog even terug te kijken naar de vorige editie van deze sessie en toen zag ik dat wethouder Van Niejenhuis heel erg blij wordt van complimenten, dus daar ga ik maar mee beginnen. Wederom wil mijn fractie graag complimenten uitspreken voor het harde werk dat in de lobby gestoken wordt en ook het binnenhalen van die Rijksgelden. Ga daar vooral mee door, want daar zijn we natuurlijk als stad en als regio erg bij gebaat. Ik denk wel dat dit ook een goed moment is om vanuit mijn fractie toch wat kritiek bij het huidige systeem te plaatsen waar we helaas mee te maken hebben. Niet dat het college daar wat aan kan doen, maar wellicht kan aanstippen. Als het ware blijven we met die systematiek een soort wapenwedloop tussen verschillende gemeenten in stand houden die moeten vechten om het geld voor allemaal noodzakelijke projecten. Ik denk dat de aanpak van de flessenhals rondom Meppel er ook weer een voorbeeld van is. Er werd al even verwezen naar een nieuw systeem. Als er een nieuw systeem komt, hoop ik dat dit daarin opgelost is. Wat daarbij misschien ook meegenomen kan worden, is dat de huidige aanpak ontzettend verkokerd is. Als we toe zouden gaan naar een meer integrale aanpak van alle thema's zou dat ook wellicht mankracht en

geld kunnen schelen. Verder dank voor de antwoorden. Om rekeningrijden heen zou ik nog willen zeggen dat het noodzakelijk is dat er een alternatief is en dat is volgens mij echt het ov. De verschraving van het OV komt bij meerdere fracties terug, maar volgens mij moeten we daar wel scherp op blijven dat het ov in stand blijft. Daar laat ik het voor vanavond bij.

00:46:33

Voorzitter: SP.

00:46:37

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Enkele punten waar ik even op in wil gaan. De verwachting dat de overheid meer geld wil steken in landelijk gebied en dat de kans bestaat dat steden achter het net gaan vissen: wat de SP betreft, gaan we lobbyen voor anders investeren dan afgelopen jaar is gebeurd. Waar eerst geld naar overheidsinstellingen voor werkgelegenheid gingen waar het economisch minder ging, zijn de afgelopen jaren juist veel investeringen gegaan naar gebieden die al economisch sterk zijn, zoals de Randstad of rond Eindhoven. Er zou weer geïnvesteerd moeten worden, juist om die gegroeide verschillen zoveel mogelijk op te heffen voor zowel stedelijk als landelijk gebied. Dan belanden we ook niet in een soort schijntegenstelling tussen landelijke en stedelijke gebieden. We moeten ons vooral niet uit elkaar laten spelen. Dan de regionale cofinanciering. De regio heeft daar waarschijnlijk niet het geld voor. Het gaat om een enorme investering op een schaal die veel meer geschikt is voor het Rijk. Dan sluit ik me aan bij GroenLinks op dat punt. Dan rekeningrijden: de mogelijkheid dat het in de toekomst komt en hoe we dat dan moeten doen op een manier die het Ommeland niet te veel schaadt. Wat de SP betreft, is dat heel simpel. Lobby er dan voor dat het niet komt. Laten we eerst maar eens investeren in goed ov en alternatieven. Als morgen bijvoorbeeld 10 procent van de automobilisten de auto laat staan en met de trein gaat, dan loopt dat helemaal vast. Versterk eerst die alternatieven en dan kunnen we het nog wel eens hebben over rekeningrijden.

00:48:22

Voorzitter: Student en Stad.

00:48:23

Mevrouw De Groot: Dank u wel, voorzitter. U vraagt wat wij vinden van het principe van regionale cofinanciering omtrent de Lelylijn. Ik kan een hele lofzang gaan houden voor de Lelylijn. Daar heeft GroenLinks ook al wat mooie woorden aan gewijd. De Lelylijn is meer dan alleen een treinverbinding. Het brengt daarnaast ook kansen voor jongeren, voor starters, voor wonen in Friesland en werken in Groningen of de Randstad. Betere verbindingen met het Ommeland, herwaardering voor het noordelijke landschap, voor natuur, et cetera. Het hoort wat onze fractie betreft dus ook onlosmakelijk bij het eerherstel van Groningen. U vraagt: "Wat vinden we van het principe van regionale cofinanciering?" Wij vinden dat het Rijk hier echt aan zet is en dat het echt hoort bij het eerherstel en de ereschuld die het Rijk heeft aan Groningen, en kan dus ook een zeer krachtige impuls geven aan het opbloeien van heel veel mooie dingen hier. We staan er niet positief tegenover.

00:49:25

Voorzitter: CDA.

00:49:29

De heer Van Jaarsveld: U vindt de Lelylijn onlosmakelijk verbonden aan het eerherstel. Dat is het niet. Het is geen investering die in die plannen hoort. Bedoelt u dan dat we dat moeten openbreken, dit moeten toevoegen? Ik begrijp niet helemaal wat Student en Stad zegt.

00:49:43

Voorzitter: Student en Stad.

00:49:47

Mevrouw De Groot: Het is natuurlijk geen causaal verband, het is niet dat dit bij elkaar hoort, maar het hoort wel in onze ogen bij het goed maken, bij het compenseren voor wat Groningen met de gaswinning is aangedaan. Ik denk dat dit één van de allergrootste en allerbelangrijkste compensatiepunten is. Wat mij betreft is het daarmee onlosmakelijk verbonden. Het is natuurlijk niet een causaal verband. Dat kan het CDA misschien anders zien. Wat betreft rekeningrijden: op zich zijn we daar niet tegen, mits - het CDA en andere partijen hebben het al aangestipt - er wel een dekkend ov-netwerk is en het ov ook uitnodigend en betaalbaar is. Voor de rest sluit ik me aan bij de SP in deze.

00:50:39

Voorzitter: 100 procent Stadspartij.

00:50:40

De heer Staijen: Dank u wel, voorzitter. Ten eerste de opmerking: wij kunnen ons als Stadspartij heel goed vinden in het besluit om voorlopig de lobbyactiviteiten volledig te richten op de komende formatie. Doordat daarnaast vanaf het begin al samen met regio's en andere landen, Duitsland bijvoorbeeld, te lobbyen bij de EU om ontsluiting van het noorden van Nederland, Duitsland en Scandinavië in één te promoten denk ik dat de kans op EU-subsidies groter wordt en dus ook de realisatie van de lijn dichterbij komt. Er is beloofd meer aandacht en middelen voor de regio's beschikbaar te stellen. Wij vinden het heel logisch dat ook het stedelijk gebied en het platteland vlak rondom de stad daar mee van profiteren, dat het niet alleen maar het dunbevolkte gebied gered wordt. Dan de regionale cofinanciering. Voorzitter, het Rijk heeft 50 jaar lang miljarden verdiend aan de Groninger bodem zonder dat er ooit iets voor terugkwam. De Stadspartij is er daarom nog lang geen voorstander van om, nu middelen nodig zijn om het noorden te ontsluiten, in dit vroege moment te gaan praten over regionale cofinanciering. Misschien de druppel, helemaal op het eind om de emmer vol te krijgen. Wacht daar nog maar tien jaar mee. Het rekeningrijden is al een paar keer genoemd. Wat dat betreft zijn wij het helemaal eens met wat wethouder Broeksma daarnet zei. Er is geen ov, niet of nauwelijks. Er zal een hele grote tariefdifferentiatie moeten komen tussen het rijden in het landelijk gebied en het rijden tegen de stad aan. Tot zover.

00:52:36

Voorzitter: Hebben de overige partijen nog behoefte aan een woordvoering? PVV.

00:52:48

Woordvoerder PVV: Dank, voorzitter. Terwijl Groningen druk bezig is met aanbesteding van waterstoffreinen ziet de Duitse deelstaat Nedersaksen er al geen heil meer in. Zij gaan ondanks de investering in bovenleiding de dieseltreinen op de

regionale spoorlijnen vervangen door elektrische batterij treinen. Elektrische treinen zijn duurzamer en trekken bovendien sneller op. Experts van de Duitse reizigersorganisatie van de werkgroep spoor in Friesland zijn grote voorstander van elektrificatie, omdat dat zorgt voor nieuwe en langere verbindingen. Nedersaksen zegt ook dat elektrificatie ook voor betere treinverbinding zorgt. Om deze redenen wil de PVV ook geen waterstoftreinen. We hebben er een beetje hard hoofd in. We hopen dat het college ook hiervoor wil lobbyen. Wij willen ons aansluiten bij wat ik net hoorde bij de woordvoering van de heer Van Jaarsveld van het CDA. Wij zijn ook tegen rekeningrijden om deze redenen. Dank u wel.

00:53:58

Voorzitter: Een reactie van de wethouders. Ik begin bij wethouder Van Niejenhuis.

00:54:02

Wethouder Van Niejenhuis: Dank u wel, voorzitter. Nog even richting D66 en GroenLinks: ik denk dat GroenLinks wel mooi typeerde hoe die systematiek eruitziet en hoe je het eigenlijk zou willen hebben. Er zou geen sprake moeten zijn van een nieuwe systematiek, maar het herinvoeren van de oude systematiek. Het is wel een beetje gemengd genoeg, omdat je ziet dat de stad en gemeente Groningen goed is in het binnenhalen van de regelingen. Tegelijkertijd zitten collega Broeksma en ik en ook anderen steeds in regionaal verband bij elkaar. Daarin pleiten we ook samen richting ministerie om dit weer anders te gaan doen. Als dat dan niet kan, om een tussenvorm te kiezen waarin bijvoorbeeld kleinere projecten geclusterd kunnen worden ingediend, zodat we elkaar een beetje kunnen helpen als gemeenten. Daar wordt over nagedacht, maar dit is wel echt één van de dingen die we meenemen richting de coalitievorming uieraard.

00:54:54

Voorzitter: Wil wethouder Broeksma ook nog reageren?

00:55:02

Wethouder Broeksma: Ik heb een heel lijstje, voorzitter. Spoorpunten en rekeningrijden zijn de grote issues waar jullie het over gehad hebben en nog wat kleinere dingen. Ik wil erbij langs lopen. VVD maakt zich zorgen. Er wordt nu over het geld wat voor de Lelylijn gereserveerd is, gezegd van jullie hebben al zoveel geld, dus die Busbaanbrug gaat niet door. Ons geld is op en jullie krijgen al zoveel. Jullie weten dat vlak voor de vakantie minister Harbers op bezoek was. Voorafgaand aan het bezoek is het ons gelukt om hem ook naar de Gerrit Krolbrug te laten kijken. Dat wilde hij ook zelf. Als je naar rechts kijkt op de Gerrit Krolbrug, zie je daar de Busbaanbrug. In de BOL zei de minister nog van de Busbaanbrug valt gewoon van de lijst af, geen geld voor, einde verhaal. Op dat moment klonk het anders. Op het moment dat hij zag dat er bussen overheen rijden, zei hij ook van we moeten hier nog een keer naar kijken. Zijn er voor die Busbaanbrug geen relatief simpele oplossingen? Zijn er alternatieven? Hij zei tegen de topambtenaren die altijd mee zijn van we moeten hier nog een keer goed naar kijken, hoe het met die Busbaanbrug gaat. Van een nee is het al een misschien geworden. Dat was vier dagen voordat het kabinet viel. Hij zei nog van misschien dat een volgend kabinet... Dat was vier dagen later al. Het punt wat u maakt is wel een belangrijk punt. U bent van een landelijke partij. Op het moment dat u met Haagse partijen, Tweede Kamerfracties enzovoort in gesprek bent... Het sentiment bestaat wel van jullie hebben al 3 miljard of het

sentiment van jullie hebben al die 22 miljard. Er gaat al zoveel geld naar jullie toe, anderen moeten ook wat. Dat betekent eigenlijk een soort sigaar uit eigen doos. Omdat we als ereschuld geld krijgen, worden we toch anders behandeld als andere gemeenten. Wees daar scherp op op het moment dat u contact hebt met Tweede Kamerleden of anderszins. Daar wordt wat geknabbeld. Daar is wat beweging in. Lelylijn is door veel meer genoemd. De Partij voor de Dieren, de Wunderline. Zorg ervoor dat het op het netvlies blijft staan. GroenLinks voegt daaraan toe: het is een internationaal project. Ook Stadspartij 100 procent zegt dat. Zoek samen met Duitsland, ook met de Wunderline. Zoek daar samen om de EU zover te krijgen daar geld in te steken. Dat is gelukt in zoverre dat het nu op het netwerk is opgenomen. Dat is een groot succes. Wij spreken met onze partners en Nedersaksen, Hamburg, maar ook op provinciaal niveau en ook op Rijksniveau. Staatssecretaris Heijnen gaat ook naar Nedersaksen en Berlijn om te pleiten om die Wunderline op de EU-agenda te krijgen. Bij het TEN-T netwerk is dat gebeurt. Dat is een eerste stap. Zonder die stap is het einde verhaal. Met die stap moet er nog heel wat gebeuren voordat daar het eerste miljard wordt overgemaakt. Student en Stad en GroenLinks zeggen van die 75 procent cofinanciering is een onzinnige eis. Wij delen dat helemaal. Student en Stad zegt van die Lelylijn is onlosmakelijk verbonden met eerherstel. Het zit niet in Nij begun. Die paar miljard die we nog nodig hebben vanuit de EU, het Rijk of cofinanciering hebben echt nog nodig voordat je van een onderzoek naar een verkenning kunt gaan. Het zit niet in Nij begun. U vindt het een onderdeel van eerherstel. Het Rijk heeft daar anders over geoordeeld. Als het gaat over cofinanciering... GroenLinks maakt een scherp punt. Op het moment dat het de gemeentefinanciën nog niet op orde zijn... U kent het ravijn van 2026. Bij de komende begroting zult u zien hoe dat eruit gaat zien. We hebben in de voorjaarsbrief daar iets over geschreven. Als dat niet op orde is, dus dat wij medebewind taken uitvoeren met onvoldoende geld, omdat er ook nog een keer 3 miljard van het gemeentefonds afgaat, kom dan niet ook nog een keer voor cofinanciering aanvragen voor wat in feite Rijks infrastructuur is, spoorrails en alles. SP voegt daaraan toe: investeer ook vooral in achtergebleven gebieden en wat in de afgelopen jaren gebeurd is, maak sterke gebieden sterker, heeft geleid tot de situatie waar we nu in zitten. Dat is ongewenst. Ik was vorige week op het ministerie vorige in Den Haag. Collega Van Niejenhuis doet dat ook regelmatig. We maken afspraken met Tweede Kamerleden, topambtenaren, ministers of zij komen hier. Op elke kaart zijn de randen van Nederland rood als het gaat over gemiddeld inkomen, als het gaat over opleidingsniveau, als het gaat over gezondheid of noem maar op. Elke kaart zijn de randen van Nederland rood. Zo groot is dit land niet. Hoe kan het nou dat de nadruk ligt op die stad die nog net die in de zee ligt, de Randstad, terwijl aan de randen van Nederland rood kleurt op heel veel kaarten? Dat is gewoon geen fijn gezicht. Dit is ons land en dat is onterecht. Dat zijn woorden die ik ook gebruik richting ministeries. Een compliment van de VVD over onze inzet. Het moet nog wel ergens toe leiden en ik heb daar een hard hoofd over in, maar het moet wel. We zijn in een verkeerde cirkel als het gaat over congestie. Dan kom ik op een bruggetje naar rekeningrijden. Congestie moet opgelost worden en de congestie wordt niet veroorzaakt door de duizenden bussen. Congestie wordt veroorzaakt door die auto's, dus als je daar iets aan wil doen, moet je alternatieven bieden voor die auto. Het openbaar vervoer zijn daar middelen voor, omdat die gewoon minder ruimte innemen per reiziger. Rekeningrijden: u geeft een paar gemengde signalen af die wat sterker

of minder sterker naar hetzelfde gaan. Sommigen zeggen: doe het gewoon niet! Rekeningrijden moet je gewoon niet doen. Hou alles zoals het was of ga in het bestaande systeem verbeteringen zoeken. Als ik goed luister, is de achtergrond daarvan het ontbreken van een goed alternatief. Op het moment dat je mensen zegt van het openbaar vervoer stopt niet meer in uw dorp en het autorijden wordt duurder, is de boodschap eigenlijk: blijf thuis. Dit zijn letterlijk de woorden die ik ook op het ministerie en tegen minister Harbers en staatssecretaris Heijnen heb gezegd. Ik zeg het regelmatig. Wat is de boodschap die u zegt? Dan noem ik wel eens: "Weet u waar Zuidveld ligt?" Dat weten ze natuurlijk niet. Ze wonen in Den Haag en Zoetermeer. Zuidveld hebben ze nog nooit van gehoord. Nou, daar rijdt de bus niet meer. Die bus, Arriva, heeft gezegd: "Wij rijden daar niet meer, want ingewikkeld en dat doen we allemaal niet meer." Zuidveld ligt in Drenthe, ons ov-gebied, maar Arriva bedient dat. Wij doen dat niet meer. Vervolgens komt u met rekeningrijden. Dat betekent dat voor inwoners uit Zuidveld - ik had ook andere dorpen in Groningen of Drenthe kunnen noemen - dat ze de boodschap krijgen dat het alternatief wat ze hebben duurder is. Rekeningrijden kan voor de gemiddelde auto vijf, zes, zeven keer duurder worden dan het nu is. Voor veel mensen is de auto echt noodzakelijk. Van Zuidveld naar de stad fietsen is gewoon niet mogelijk. Het andere alternatief wat u hebt, maken we duurder zonder dat u daadwerkelijk goede keuzes hebt. Die boodschap komt aan. Of dat tot iets leidt, is weer iets anders. Uiteindelijk gaat daar de Tweede Kamer over. Velen van u hebben Tweede Kamerfracties om deze verhalen te blijven zeggen. Elke regio telt. In een deel van politiek Den Haag of bestuurlijk Den Haag, is het begrip voor wat wij hier ervaren in ons dagdagelijkse mobiliteit van dorp naar stad onbekend. Ze hebben geen idee. We nodigen daarom ministers, staatssecretarissen en topambtenaar regelmatig uit. We laten zien wat er gebeurt. We laten we het ontbreken van de Busbaanbrug of andere zaken zien om hen een gevoel te geven wat hier aan de hand is, waar wij mee te maken hebben. Dat helpt in de gedachtevorming. Elke keer zijn het duwtjes. Ik geef u voorbeelden van zinnen die ik uitspreek, voorbeelden die ik geef omdat ik het gevoel heb dat het moet inzinken. Je hoort het een keer, en dan hoor je het nog een keer, dan hoor je het nog een keer. Velen van u hebben pendanten in de Tweede Kamer. Die dat niet hebben: zoek op een andere manier een lobby richting Den Haag om op persoonlijk, menselijk niveau te laten merken wat hier gebeurt. Rekeningrijden, dat geldt ook voor de Lelylijn, geldt ook voor het spoor, überhaupt de mobiliteit. Net hadden we ook over Elke regio telt. Hoort nou de stad bij de regio? Je kunt in vele dorpen eigenlijk alleen nog maar wonen omdat er een stad is zoals de onze, met een ziekenhuis en met werkgelegenheid, met de universiteiten, met de faciliteiten die een stad geeft. Maar heb je alleen wat aan als je daar kunt komen. Als de mobiliteit van dorpen, platteland, landelijk gebied naar die kernen - en niet alleen de stad Groningen - op orde is. Anders is de boodschap: blijf thuis. Die boodschap kan niet. Dat is als het gaat om Elke regio telt. Het moet eigenlijk zijn: E Elke inwoner telt. Dat staat haaks op elkaar. Dat is het antwoord op uw vraag.

01:06:19

Voorzitter: Volgens mij had D66 nog een vraag.

01:06:21

De heer Boswijk: Dat klopt. Ik had nog een vraag over de Lelylijn. Het ging op een gegeven moment over de financiering en toen noemde de wethouder ook Europa.

Volgens mij was het zo dat als de Lelylijn opgenomen zou worden in het TEN-T netwerk dat het één van de belangrijke criteria zou zijn voor een subsidie vanuit Europa. Nu dat het geval is, is daarmee die subsidie dan ook dichterbij of zijn er nog andere obstakels voor een subsidie vanuit Europa?

01:06:50

Voorzitter: Wethouder.

01:06:53

Wethouder Broeksma: Als dat niet het geval was, dan is er sowieso geen subsidie. Het vervelende van het TEN-T netwerk is dat er twee levels zijn: het comprehensive en het extended netwerk. De ene is een graatje belangrijker dan het netwerk waar we nu op zitten. We zijn niet in de topcategorie, maar een categorie daaronder. Eén deel van de lobby is om nog een categorie hoger te komen. Wat nog ontbreekt, is gewoon de cheque met een bedrag daarop. Dat is het. We zijn natuurlijk niet het enige die geld wil. Heel Europa wil dat. De pot is natuurlijk eindig, dus daar is een volgende lobby over. Het Europees Parlement herkent het, snapt het ook. De staatssecretaris gaat naar Duitsland, naar Europa, enzovoort. Zaaïen, af en toe oogsten, blijven ploegen, blijven zaaïen en steeds maar een stapje verder dichterbij.

01:07:57

Voorzitter: Dit lokt nog een vraag van CDA uit.

01:07:59

De heer Van Jaarsveld: Dank. Nog een vraag die ik had. De wethouder deelde net heel goed zijn analyse over de gevoelens over rekeningrijden hier, dat je eerst een alternatief nodig hebt, wat dat dan doet met congestie. Ik wou dat ik er over had nagedacht toen ik de vraag kreeg, maar u had een veel beter verhaal daarover. Of in ieder geval in verhaal. Een ander punt dat ik vanavond heb ik genoemd of dat is besproken of dat daar al een antwoord op is, of dat u dat anders nog zou willen bespreken is ook het simpele feit dat, als je dat invoert dat het terecht is dat u er alles aan doet om zo'n gedifferentieerd tarief ook voor het Ommeland te krijgen, prijzenswaardig maar dat daar onlosmakelijk aan verbonden zit dat we een manier gaan vinden waarop je of per postcodegebied of per weg of per straat gaat vastleggen wie waar wanneer rijdt. Dat is ook een vraagstuk waar we over moeten nadenken of we dat wel moeten willen. Is daarover gesproken? Wilt u dat nog doen? Wat is uw visie daarop?

01:09:10

Voorzitter: In verband met de tijd lijkt me dit de laatste reactie. Wethouder.

01:09:17

Wethouder Broeksma: Ik heb nog één vraag net niet beantwoord, een bijdrage van de PVV. Om eerst hierop te reageren: eigenlijk slaat u de spijker op de kop. Misschien is dat ook wel een gevoeligheid van het hele dossier rekeningrijden. Je kunt redeneren dat de infrastructuur voor auto's die er ligt ruim voldoende is. Op heel veel momenten zijn er namelijk geen files. Alleen heel veel auto's zitten op hetzelfde moment op dezelfde plek, dus daar ontstaan files. Als je dat zou kunnen spreiden door een financiële stimulans door te zeggen van als je het kunt veroorloven later de weg op te gaan, is het voor jou goedkoper. Veel mensen zouden dat kunnen doen. Niet iedereen, dus lost niet alles op. Dan maak je beter gebruik van de bestaande

infrastructuur en iedereen blij. Wat u aangeeft is dat dat het vaststellen van wanneer rijd ik ergens en waar rijd ik best ingewikkeld is. Als je zegt: "Ik zit op een ministerie en ik zoek een oplossing voor rekeningrijden" is een flat rate, één tarief voor alles en iedereen zo geregeld. Dat is het makkelijkste. Het is eerder een argument om te zeggen van we doen voor alles en iedereen één tarief. Bij de APK kijk je hoeveel kilometers erbij, dat reken je dan af. Heel makkelijk geregeld. Acceptgiro erbij en het is klaar. Of je gaat naar een complex systeem. Een politicus zou kunnen zeggen: "Ja, maar dat wordt heel erg ingewikkeld en privacy. Weet je wat? We doen het allemaal niet. Dan snappen we wel dat het voor dunbevolkte gebieden allemaal heel erg moeilijk is - dat zeg ik erbij - maar dat is ver weg van Den Haag. We doen gewoon die flat rate en Tweede Kamer zeg maar gewoon ja." Het is een gevaar wat u zegt op het moment dat het lastiger wordt en privacy en alles. Volgens mij allemaal op te lossen. Je kunt het vernietigen of mensen geven daar toestemming voor. Het kan een reden zijn om juist dat gedifferentieerde rekeningrijden niet te willen. Dan betekent dat je dus ook geen sturingsmechanisme hebt om beter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Dat maakt het niet uit of ik om acht uur in de file sta of om tien uur van huis vertrek. Dan maakt het allemaal niet uit. Dat betekent dat de congestie blijft. Dat betekent dat er eventueel bijgebouwd moet worden in wegen, bredere wegen. Dat betekent dat er weer minder geld is voor het openbaar vervoer, want dat is hetzelfde ministerie. Zo krijg je een cirkel. Het is heel verleidelijk voor topambtenaren van het ministerie om te kiezen voor de weg van de simpelste oplossing. Tot zover dit antwoord. Ik praat er weer een kwartier over door. De PVV had het nog over waterstoffreinen dan wel batterij terreinen. Die concessies worden verlengd door de provincies. Het goede van waterstoffreinen of batterij terreinen is dat ze... De infrastructuur is niet helemaal hetzelfde. Je zult moeten tanken, je zult moeten bijladen. Je hebt in beide gevallen geen bovenleiding nodig. Dat in ieder geval wel. Het spoor dat we hebben voor de Wunderline heeft geen bovenleiding. Dat betekent dat bij zowel batterij treinen als waterstoffreinen op dit moment bij het aanleggen van de infrastructuur je geen rekening hoeft te houden of het waterstoffreinen worden of batterij terreinen. U zegt van ik ben er al uit of mensen zijn eruit of wetenschapper zijn eruit. Wij zijn nog niet zover. Rol ligt in eerste instantie bij de provincies en bij de Duitse deelstaten als het grensoverschrijdend is. Voor aanleg van de rails maakt het niet uit. Tot zover, voorzitter.

01:13:17

Voorzitter: Bedankt, allemaal. Zijn er nog fracties die behoefte hebben om een motie vreemd in te dienen voor de aanstaande raad? CDA?

01:13:30

De heer Van Jaarsveld: Ik sluit het niet uit.

01:13:32

Voorzitter: Dan houden wij gespannen de mail in de gaten. Dan dank ik u allen voor uw inbreng en wens ik u een prettige avond.