

Voorzitter: J. Scoop (PvdA)

Namens de raad: F. Folkerts (GL), R. Pestman (PvdA), V. Boswijk (D66), W. Pechler (PvdD), M. den Os (Stadspartij), H. de Waard (SP), T. Havinga (VVD), P. Vermerris (S&S), E. Armut (CDA), L. van der Laan (PvhN)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

## Lelylijn

00:45:12

*Voorzitter:* Goedenavond, welkom deze meningsvormende sessie over de Lelylijn. Twee weken geleden zijn jullie meegenomen in een beeldvormende sessie en bijgepraat over zaken rondom Lelylijn. Hierin werden vier denkrichtingen aan u voorgelegd. De vraag is om vandaag met elkaar in discussie te gaan hierover. Voordat we met de termijnen van de raad beginnen, hebben we ook een inspreker vanavond: de heer Menger. Ik vraag hem vriendelijk om te spreken. Hij weet dat hij drie minuten spreektijd heeft en dat ik een strenge voorzitter ben, dus dat komt helemaal goed.

00:45:51

*De heer Menger:* Geachte leden van de raad, ik zal mij even voorstellen: ik ben Frank Menger. Ik doe het even in de vrije versie, want ik ken het bijna uit mijn hoofd. Ik heb bij de lobby Zuiderzeelijn in de coulissen redelijk meegelopen, dus ik wist wat er speelde. Vanaf 2008 heb ik me tegen de derivaten of terwijl de spiegeltjes en kraaltjes van die 1,6 miljard voor infra bemoeid. Noem de Ring Zuid, de RegioTram, spoorlijn Groningen-Heerenveen en alle aanverwante artikelen. Ik kan ook zeggen dat er bepaalde dingen nu al fout lopen. Er wordt zwaar ingezet op de roze bril, inderdaad van tante Til, op de woningbouw vanwege het NOVEX. Echter, voor een goed plan ontbreken er een aantal technische zaken die nu al op tafel moeten liggen. Het eerste concept financieringsplan bijvoorbeeld, is er eentje van. Hoe gaan we dat krenge betalen? Welke mogelijkheden zijn er? Ik heb het niet gezien. Sorry, als je daarmee in september komt, dan ben je riant te laat. Daarover hoort nu al discussie in de raden en Staten plaats te vinden. Daarom vraag ik ook om een keihard dienstregelingsplan inclusief treinsnelheden, want daarop kun je pas je stationsontwerpen baseren. Als je dat niet hebt, weet je ook niet wat voor station je nodig hebt en hoeveel hectaren land je rondom nodig hebt, waar je stations moet parkeren. Ik vind het in deze context, licht gezegd, enigszins broddelwerk.

00:47:35

*De heer Menger:* Ik miste ook in de presentatie aan de gemeenteraad een paar moties, zowel recent aangenomen als iets langer geleden. De moties over het MT. Ik mis ook de doorkoppeling met Duitsland vanuit Groningen. Dat komt in het hele stuk niet ter sprake, terwijl het al een taakstelling is van de Tweede Kamer en net zo urgent als de lokale/ regionale uitwerking in Europa binnen Nederland van de Lelylijn. Waar is die memorandum of understanding tussen Nederland, Duitsland en Denemarken over de Lelylijn in één geheel? Zo een document mis ik ook in die 500 pagina's. Dat had er nu technisch gezien ook al bij moeten zitten.

00:48:25

*De heer Menger:* Als ik kijk naar de gemeente Groningen. Er wordt al vanaf 2019 gepraat over een station Suikerzijde, waarvan intussen ook al zaken naar voren zijn gebracht. Ik mis echter in context met de aanlanding van de Lelylijn bij de routevarianten in de aanlanding in het ontwerp van het eerste concept-plan hoe je de Lelylijn gaat inpassen op Station Groningen. Die horen er nu al te liggen en niet pas in september. Hoe vroeger je dit soort dingen in je politieke besluitvorming hebt, ook al is het maar een eerste conceptversie, hoe beter het is. Gezien de complexiteit van de stad Groningen kom ik, met alles wat ik wereldwijd om me heen zie, op een kostenplaatje van één komma vijf tot twee en een half miljard. We hebben namelijk bovengronds niet echt veel vierkante meters ruimte...

00:49:15

*Voorzitter:* Sorry, kunt u tot een afronding komen?

00:49:21

*De heer Menger:* Ik zou graag vragen aan de leden van uw raad: waarom is uw wethouder Verkeer zo onzichtbaar op dit dossier in de rest van Nederland en in Duitsland? We hebben een prominente woordvoerder nodig, maar ik zie die niet bij de bestuurders. Dank u voor uw aandacht.

00:49:41

*Voorzitter:* Dank je wel. Zijn er vragen vanuit de raad aan de heer Menger. De Partij voor het Noorden.

00:49:46

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Dank u, Voorzitter. Ook dank richting de inspreker, de heer Menger. Is de heer Menger grosso modo wel voor de Lelylijn?

00:50:07

*De heer Menger:* De Zuiderzeelijn is op ongegronde redenen feitelijk afgeschoten, puur door de onkunde van de Technische Universiteit Delft. Daarom vind ik het ook een gotspe dat een Bert van Wee in de adviescommissie zit. Ze zijn helemaal niet capabel. Graag inruilen houden voor de TU Braunschweig om maar een goede te noemen, of een TU Dresden. Ook onze rijksbouwmeester, de stedenbouwkundige, snapt niet hoe het hier werkt. Die maakt iedereen bang met 'randstadbeelden'. Sorry, ik ben het niet tegengekomen.

00:50:46

*Voorzitter:* Dank je wel. Nog andere vragen aan de heer Menger? Nee? Bedankt voor uw komst en uw inbreng. Goed, dank je wel. Dan gaan we over naar het debat. Zoals altijd doen we het debat in twee termijnen. In totaal hebben we 60 minuten. Eerst doen we een eerste termijn, waarin collega's een politieke vraag kunnen stellen aan de wethouder. Geen technische vragen. Na de beantwoording doen we een tweede termijn, waarin we met elkaar in debat kunnen gaan. Zijn er politieke vragen?

00:51:22

*Voorzitter:* Nee? Oh, eentje. De Partij voor het Noorden.

00:51:28

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Dank, Voorzitter. Wij denken dat de gemeente Groningen één van de grootste belanghebbenden is van de Lelylijn, zeker

de variant zoals die er altijd al heeft gelegen. Hoe moeten wij als politiek en bestuur zichtbaar blijven en hoe kunnen we dat op een goede manier doen met zijn allen? Heeft de wethouder daar ideeën over? Uiteindelijk denk ik namelijk dat de meeste partijen hier wel voor zullen zijn. Hoe kunnen we het volgens de wethouder met zijn allen realiseren? Ik vraag niet van de wethouder hoe hij denkt dat hij het kan realiseren, want wij zien echt wel dat de wethouder zijn best doet, maar hoe kunnen we het met zijn allen voor elkaar krijgen.

00:52:14

*Voorzitter:* Dank je wel. Wethouder.

00:52:15

*De heer Broeksma:* Dank je wel voor die vraag. Ja, hoe te realiseren? Dat is wel een hele mooie vraag die je stelt. Even voor het beeld. Bestuurders van Noord-Nederland, dat zijn de gedeputeerden van Flevoland en van de grote steden in Noord-Nederland - Groningen, Leeuwarden, Emmen en Assen - komen elke twee weken fysiek dan wel via Teams bij elkaar voor een lobbygesprek. U vraagt: hoe u mee kunt helpen en hoe kunnen we met zijn allen voor elkaar krijgen dat die Lelylijn er komt? Dat zijn eigenlijk de vragen die de heer Menger ook stelt. Financiering, uiteindelijk de dienstregeling, de relatie met Duitsland en inpassing hoofdstation zijn allemaal vragen die nog beantwoord moeten worden. Die kunnen beantwoord worden in zo een MIRT-onderzoek. Waar wij nu op koersen, is dat een MIRT-onderzoek kan plaatsvinden. Dat besluit zou in november moeten vallen bij een nieuw kabinet. Dat verwachten we wel.

00:53:16

*De heer Broeksma:* Als u vraagt, kunnen wij met zijn allen iets doen en dan gaat het over de gemeenteraad van Groningen, de Groningse bevolking en Friesland en zo is het die politieke lobby voeren. Dat doen wij met Tweede Kamerleden. Die bellen we, die spreken we en die schrijven we. We zijn met een clubje van een man of tien. Binnenkort ga ik ook naar Den Haag voor een ontbijtsessie met Tweede Kamerleden om daar te spreken om te zorgen dat er een positieve stemming ontstaat rondom die Lelylijn. De Tweede Kamerfractie van NSC was hier recent, inclusief de hoofdonderhandelaar van het nieuwe kabinet om het gesprek te voeren over het Deltaplan, de Nedersaksenlijn, [onhoorbaar], Meppel en die Lelylijn die daar prominent in voorkomt. Benader uw eigen Tweede Kamerleden, Tweede Kamerleden van de formerende partijen, de partijen die nu in Den Haag in gesprek zijn om ervoor te zorgen dat van de drie miljard, die voor de Lelylijn gereserveerd is, afgebleven wordt.

00:54:37

*De heer Broeksma:* Als u de krant vorige week las of twee weken geleden, wordt er nu geknabbeld aan de renteopbrengsten van die drie miljard en kunnen die renteopbrengsten niet gebruikt worden voor een ander doel dan waarvoor ze bedoeld zijn. Daar is onmiddellijk in de lobby op ingegrepen. U heeft dat ook in de krant kunnen lezen. Daar staat niet mijn naam bij, maar de naam van Mathijs de Vries, de voorzitter van het clubje. Dat is effectief. Dat helpt. U hebt ook gezien dat überhaupt voor het knooppunt Meppel geld beschikbaar is. De Tweede Kamer neemt een motie aan om die 40 miljoen op tafel te leggen naast de 35 die er al was, dus met die 75 kan het doorgaan. Dat is een resultaat geweest van een intensieve lobby

die gevoerd is. Het feit dat nu dit voorbereidend MIRT-onderzoek en een NOVEX-onderzoek al plaatsvindt zonder dat er zicht is...

00:55:34

*De heer Broeksma:* Dat er al drie miljard beschikbaar is gesteld door het vorige kabinet - of het huidige kabinet, hoe je het maar ziet - is nog nooit eerder voorgekomen. Dat is totaal nieuw. Er is nog geen onderzoek, er is nog niets en toch was er al drie miljard. Dat betekent dat de lobby op zich goed loopt. Nog niet goed genoeg, want er is nog niet voldoende financiering. De Lelylijn zal tussen de vijf en tien miljard kosten. Drie miljard is een goed begin, maar het is niet het hele bedrag. Het helpt, u heeft het vandaag misschien ook gelezen, dat de Lelylijn nu definitief op het TEN-T-netwerk is opgenomen als onderdeel van de verbinding richting Duitsland. Dat is onderdeel geweest van een lobby, ook richting Duitsland en richting Europees Parlement. Ik praat er zo een week over door, maar volgens mij was dit een ruim antwoord op een korte technische vraag in feite. Help ons richting de Tweede Kamer is mijn oproep.

00:56:31

*Voorzitter:* Dank aan de wethouder. Dan kunnen we beginnen met de tweede termijn. Wie kan ik de beurt geven? CDA heb ik het eerst gezien.

00:56:40

*Mevrouw Armut (CDA):* Voorzitter, wij worden enthousiast van het vooruitzicht dat de bereikbaarheid van de regio zal verbeteren. Uiteindelijk zijn de voordelen echter veel groter dan alleen voor onze gemeente of regio. Het zal ervoor zorgen dat het OV aantrekkelijker wordt, dat er meer woningen bij komen en dat er meer werkgelegenheid komt; allemaal belangrijke zaken voor nu en de toekomst. De Lelylijn is een investering voor heel Nederland. We kunnen ons voorstellen dat men zich tegelijkertijd afvraagt wat het gaat betekenen voor hun dorp of stad. Vandaag kwam het goede nieuws vanuit Europa, wat ons ook weer een stapje dichterbij de Lelylijn brengt. Het parlement stemde in met de Lelylijn op de kaart als nieuwe spoorverbinding op het Europese spoornetwerk.

00:57:19

*Mevrouw Armut (CDA):* Nu kan ik heel lang doorgaan over allemaal verschillende varianten, maar ik weet niet hoeveel zin dat heeft. Ik zou daarover kwijt kunnen dat elke stop die je toevoegt reistijd verlengt en juist bij internationale verbindingen wil je dat liever niet, vooral als je in de toekomst wil dat de trein een serieus alternatief wordt voor het vliegtuig. Het is ook een afweging tussen snelle internationale verbindingen of eventuele ontsluiting met nieuwe nieuwbouwprojecten. Kortom Voorzitter, wij houden de keuzen nauwlettend in de gaten en willen vooral dat de Lelylijn er komt en het liefst ook snel. Hiervoor zijn voldoende middelen essentieel, de wethouder zei het net ook al, en de politieke lobby hiervoor is net zo belangrijk. Zoals ik al zei, is het een investering in heel Nederland en ook nog één die bijdraagt aan een goed treinnetwerk in Europa. Laten we dat duidelijk blijven maken.

00:58:12

*Voorzitter:* Bedankt voor uw bijdrage. De Partij voor de Dieren.

00:58:15

*De heer Pechler (Partij voor de Dieren):* Dank, Voorzitter. Dank aan de spreker en

nog dank voor de heldere beeldvormende sessie van twee weken geleden. Ik vond het een lastig debat om voor te bereiden. Sinds ik in de raad zit, pleit ik voor de snelle realisatie van de Lelylijn. We zijn er nu dichterbij dan we in het afgelopen decennium zijn geweest, maar tegelijkertijd is de vraag in hoeverre de opmerkingen die wij als Groningse raad en college maken, meegenomen kunnen worden. Er zijn natuurlijk tientallen andere belanghebbenden - de wethouder noemde net al alle andere overheden - die ook allemaal een vinger in de pap hebben. Het is fijn om zo vroeg in het stadium betrokken te worden. Dank daarvoor.

00:58:49

*De heer Pechler (Partij voor de Dieren):* Ik houd het kort. Wat de Partij voor de Dieren betreft, gaat de Lelylijn straks niet via de Afsluitdijk of Drenthe, maar gewoon langs Drachten, Heerenveen en Emmeloord. De variant waarbij er alleen sprinters rijden, kan niet op onze steun rekenen. Dan is de winst in reistijd verwaarloosbaar. De allersnelste variant, waar tussengelegen plaatsen wel de lasten hebben, maar geen voordeel hebben van een nieuwe spoorverbinding heeft ook niet gelijk onze voorkeur. Vitaal ecoland en stedelijk netwerk lijken ons mooi, waarbij het natuurlijk in beide gevallen cruciaal is om het spoor ecologisch en landschappelijk goed in te passen en een hoge baanvaksnelheid mogelijk te maken. Ook als het geen hsl wordt, moet een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur, net als op de Hanzelijn mogelijk zijn. Tot zover, Voorzitter.

00:59:29

*Voorzitter:* Bedankt voor uw bijdrage. Student en Stad.

00:59:36

*De heer Vermerris (Student en Stad):* Dank, Voorzitter. Ook namens de ChristenUnie zou ik deze woordvoering doen, omdat zij helaas bij het andere debat moeten zijn. Ik ben net als de andere fracties zeer verheugd over het nieuws dat het Europees parlement de Lelylijn op de spoorkaart heeft gezet, waardoor we echt een stukje dichterbij komen. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid om het noorden en Groningen verder te ontwikkelen als een internationale regio van allure. Naar de voorkeursvarianten gekeken te hebben, zien wij een samenvoeging van de derde en de vierde optie als beste optie. Zo kunnen we via de sprinters het noorden goed met elkaar verbinden, waardoor we broodnodige verbindingen toevoegen die we nu nog missen. Met de intercity's kunnen we de Randstad en het noorden heel goed verbinden. Uiteindelijk kunnen we hopelijk nog een hogesnelheidstracé Nederland-Duitsland-Denemarken, misschien nog zelfs Zweden, goed ontwikkelen, zodat onze inwoners deze keer echt het vliegtuig kunnen laten staan.

01:00:42

*De heer Vermerris (Student en Stad):* Zoals de wethouder net ook heeft gezegd, zouden we graag zien dat er uit het fonds van de Lelylijn niet nog verder wordt gesnoept of gepakt. Daarnaast zien we ook graag dat het Rijk niet door middel van deze voorkeursvarianten de gemeenten tegen elkaar op probeert te zetten en daardoor de Lelylijn strandt. Hopelijk, als ik straks over 20 of 30 jaar van Groningen naar de Randstad moet gaan of visa versa zal dat via de Lelylijn kunnen. Dank u wel.

01:01:15

*Voorzitter:* Bedankt voor uw bijdrage. Wie kan ik de beurt geven? GroenLinks.

01:01:24

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* Dank u wel, Voorzitter. De Lelylijn is echt een enorm project dat richting geeft aan welke kant het Noorden, Nederland en heel Europa zich de komende eeuwen, want daar hebben we het over, op gaat ontwikkelen. Een schakel in een internationale corridor tussen Londen en Scandinavië, waar mensen minder vliegen en vaker de trein pakken. Een sterke regio met goed en snel OV, waar mensen uit Leek en Roden minder snel de auto pakken, meer noordelijke treinstations en met prachtige natuur. Het moge duidelijk zijn, GroenLinks is al jaren een hartstochtelijk voorstander van de Lelylijn. We zien ook dat dit echt een enorm project is dat tientallen jaren gaat kosten en ook de nodige infrastructurele en financiële investeringen en hobbels heeft te nemen. Dat vergt politieke moed en denken op lange termijn. Het is al gezegd, het is echt heel erg dom hoe er nu bijvoorbeeld weer budget wordt afgesnoept om een kortetermijnprobleem bij Meppel en Wageningen op te lossen.

01:02:24

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* In het Europees Parlement, dat werd ook al genoemd, voelden ze ondertussen wel de urgentie, omdat ze daar zien dat de Lelylijn echt onderdeel is van een witte vlek op de Europese hogesnelheidskaart, namelijk de ontbrekende schakel tussen Bremen en Amsterdam. Ga voor de grap dat kaartje eens googelen, want dat is een lijn waar echt heel Europa wat aan heeft. In dat licht vonden wij het ook een beetje bevreemdend om te merken bij de beeldvormende sessie vorige keer dat de Lelylijn zonder de Wunderline, dus an sich, berekend wordt. Ook in de hele immateriële welvaartsberekening wordt de Lelylijn als een soort apart heen en weertje bekeken. Dat vinden wij echt een gemiste kans. Bij deze willen we nogmaals meegeven aan de wethouder om de Lelylijn te blijven zien als een schakel in een groter geheel. Daarmee neem je heel Groningen, Hoogezand en Winschoten ook mee.

01:03:23

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* Het tweede belangrijke punt voor mijn fractie is de positie van de natuur. Er komen namelijk veel dilemma's op ons af. Het zal echt offers vragen, maar wij zien kansen om in ieder geval onder de streep de natuur in Noord-Nederland te verbeteren, bijvoorbeeld door hele delen te ondertunnelen. Dat is in het Groene Hart destijds bij de HSL ook gebeurd. Neem het natuurgebied Van Oort's Mersken, dat is echt heel belangrijk voor weidevogels. Daar loopt nu de hele A7 doorheen. Daar willen ze het naast leggen. Als je dat ondertunneld, dus de A7 ook ondertunneld...

01:03:55

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* We hebben net gehoord hoe ontzettend traumatiserend een snelweg is. Werk het weg in het groen. Misschien een monumentje erbij voor de kleinkinderen...

01:04:12

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* Dan is het een win-win voor mensen en de natuur. Nooit geweten dat ik het twee keer over mijn niet bestaande kleinkinderen kon hebben op één avond, maar die zullen ook met de Lelylijn kunnen reizen.

01:04:25

*Voorzitter:* Sorry, u heeft een interruptie van de Partij voor het Noorden.

01:04:29

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Dank, Voorzitter. Op het moment dat je wil ondertunnelen, dan wordt het kostenplaatje nog vele malen duurder. Daar ging het in 2007 juist mis. Toen hadden we de visie van een zweeftrein. Criticasters zeggen, dat had je nooit moeten doen, want dat was één van de redenen om er toen een kruis doorheen te zetten. Maak je het dan niet onnodig ingewikkeld en duur? Ik snap de wens, hoor. Ik bedoel, wij zijn ook voor milieu en duurzaamheid en zeker voor vogels, maar dat maakt het nog ingewikkelder.

01:04:59

*Voorzitter:* GroenLinks.

01:05:00

*Mevrouw Folkerts (GroenLinks):* Toch maken wij nu deze keuze, omdat je dit maar één keer kunt aanleggen. Op het moment dat je daar een spoorlijn aanlegt, dan wordt die A7 nooit meer ondertunneld, want je hebt daar net een spiksplinternieuwe spoorlijn aangelegd. We hebben gezien dat het kan bij de HSL elders in Europa. Het is een investering aan de voorkant die je doet voor de komende eeuwen. Het is zonde om nu 'die laatste miljoentjes' - het klinkt raar in de oren - te bezuinigen en dat soort keuzen niet te maken. Bovendien gaan daardoor ook de gebieden en de dorpen die niet rechtstreeks een eigen station krijgen er dan op vooruit.

01:05:47

*Voorzitter:* Wie volgt? De Partij voor het Noorden.

01:05:52

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Dank, Voorzitter. Ook dank aan de inspreker en dank voor de beeldvormende sessie. Als je in zo een beeldvormende sessie zit, dan merk je - zeker ik - hoe oud je wordt. Ik loop in dit dossier al ruim 30 jaar mee, op het gevaar af dat je een beetje Lelylijn of Zuiderzeelijn moe wordt. Dat willen we natuurlijk niet. Dan ben je toch teleurgesteld dat we weer over allemaal varianten gaan discussiëren, over de Afsluitdijk, door het prachtige Oost-Friesland. Dat je denkt: nee, laten we nou die tracédiscussies voorkomen. Dat wil Den Haag namelijk zo graag dat wij hier weer verdeeldheid zaaien en allemaal hele moeilijke technische discussies gaan voeren. Wij zijn er nog steeds van overtuigd dat Den Haag hier nooit het geld voor zou willen geven, tenzij wij echt keihard blijven lobbyen. Echt, dag in dag uit en dat zijn we niet gewend. Dat zijn wij niet gewend. Wij zijn noordelingen en wij denken, als we één keer iets zeggen, dan is die boodschap goed en dan zijn we duidelijk. Zo werkt het niet, mensen. We moeten echt...

01:06:59

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* De wethouder doet echt goed zijn best, dat hebben we net kunnen horen. We moeten echt bijna dagelijks, willen we dit echt realiseren, met zijn allen aan de bak. Het is al een paar keer gezegd, we moeten de ambitie hebben om het door te trekken naar Duitsland. Laten we ophouden met al die varianten bespreken, maar laten we vooral die Duitsland-varianten bovenop plakken. Zeker als Groningen, als grootste stad, zijn we ook één van de wat grotere belanghebbenden. Laten we al onze krachten daar op gaan richten de komende jaren. We hebben echt nog wat te goed. Even afgezien van Nij Begun - allemaal hartstikke mooi en daar hebben we ook recht op - hebben we ook zeker recht op die Lelylijn. Zeker, de discussie Lelylijn loopt vanaf 1969.

01:07:49

*Voorzitter:* U heeft een interruptie van de SP. De heer De Waard.

01:07:56

*De heer De Waard (SP):* Dank u, Voorzitter. Ik vroeg mij wat af over dat lobbyen. Als dat echt zo zinvol is, hadden we dan niet allang een Gerrit Krolbrug gehad of een Paddepoelsterbrug terug gehad? Was dan niet de gaswinning veel eerder gestopt, voordat het zo een gigantisch probleem werd? Met andere woorden, waarom zou de minister daar boodschap aan hebben?

01:08:16

*Voorzitter:* De Partij voor het Noorden.

01:08:18

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Ik vind het een heel mooi voorbeeld van de gaswinning. Dat heeft tien jaar geduurd. Naar mijn overtuiging heeft dat veel te lang geduurd, doordat wij het niet goed duidelijk hebben kunnen maken en veel te lief zijn geweest in dat gasdossier. We hadden daar echt veel meer moeten knallen. Tot op de dag van vandaag ben ik daar nog steeds verbaasd over.

01:08:37

*Voorzitter:* Een vervolgvraag van de heer De Waard.

01:08:41

*De heer De Waard (SP):* Dank u, Voorzitter. Bij de gaswinning...

01:08:45

*De heer De Waard (SP):* Ik geloof zelf echt niet dat de lobby van de besturen iets heeft veranderd in hoe dat gelopen is. Het enige wat echt voor verandering gezorgd heeft, is dat Groningers opstonden en zeiden: "Het is genoeg". Wat bestuurders daar allemaal aan gedaan hebben, heeft denk ik niet echt een deuk in een pak boter geslagen.

01:09:06

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Voorzitter, maar ik heb ook niet gezegd dat alleen de bestuurders moeten lobbyen. We moeten allemaal lobbyen. Lobby is voor mij echt een heel ruim begrip en je kunt nooit genoeg lobbyen. Ik kan daar hele verhalen over houden, maar wij zijn te snel tevreden in het Noorden en daarmee verliezen we steeds. Dat is echt mijn overtuiging. Het gasdossier heeft dat meer dan aangetoond, Voorzitter.

01:09:29

*Voorzitter:* Vervolgt u uw betoog.

01:09:32

*De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden):* Dank. Laten we vooral echt de moed erin houden en af en toe scherp zijn. Af en toe ook fel zijn. Dat mag in dit dossier, hoor. Het loopt vanaf 1969. We moeten echt voorkomen dat ik straks, als ik het nog mag meemaken, met een rollator in die Lelylijn ga zitten. Daar wil ik het bij laten.

01:09:52

*Voorzitter:* Dank je wel. Stadspartij.



01:09:56

*De heer Den Os (Stadspartij 100% voor Groningen):* Dank je wel, Voorzitter. Bedankt ook de inspreker. Sinds één mei 1870 ligt er een spoor tussen Meppel en Groningen. Sinds 1868 een spoor tussen Arnhem en Leeuwarden. Al 154 jaar zit er dus een bottleneck bij Zwolle-Meppel. Wij vinden als partij...

01:10:16

*De heer Den Os (Stadspartij 100% voor Groningen):* Dat daar wat aan gedaan moet worden, dat begrijpen we. Echter, dat er geld van de Lelylijn wordt afgehaald, dat vinden wij echt niet kunnen. Wat onze verbazing schetst in dit hele dossier, is dat er een wet is aangenomen in 1860 en tien jaar later lag de spoorlijn er in heel Nederland. Ik hoor nu de Partij voor het Noorden, meneer Van der Laan zeggen, dat het al vanaf 1969 is. Ik kwam het eerste plan uit 1989 tegen, dat heette 'Royal 21'. Als die Lelylijn er straks ligt, dan zijn we 60 jaar verder of misschien dus wel 80 jaar verder. Wij vinden als partij, dat we niet te veel moeten steggelen over tracés. We moeten met zijn allen ontzettend doorpakken en waar we kunnen lobbyen moeten we gaan lobbyen. Ook met Duitsland, want het is echt een enorme kans om het noorden van Nederland verder te ontwikkelen en om door te trekken naar Duitsland. Desnoods trekken we die lijn gelijk door naar Warschau. Als ik groot mag denken, dan durf ik dat ook wel. Laat ik het heel kort houden. Wij vinden dat die lijn er moet komen en dat we alles op alles moeten zetten, dat die hier komt. Dank u wel.

01:11:29

*Voorzitter:* Bedankt voor uw bijdrage. Wie volgt? VVD.

01:11:37

*De heer Havinga (VVD):* Laat ik beginnen met dat ik en de VVD groot voorstander zijn van de Lelylijn. Het begon al een beetje over varianten te gaan. Ik sluit me heel erg aan bij de woorden van de heer Van der Laan. Welke variant er ook komt, het heeft sowieso positieve effecten. De enige variant die geen positief effect heeft, is geen Lelylijn. Laten we alsjeblieft de weg van de minste weerstand nemen en ervoor zorgen dat er zo snel mogelijk gebouwd gaat worden. Daar ondersteunen wij als fractie de wethouder heel graag bij. We zullen als fractie ook bij de VVD-fractie in Den Haag daar flink op aandringen. Ik geloof wel in lobbyen en laten we dat ook vooral doen en zorgen dat er heel snel, daadwerkelijk bielzen de grond ingaan.

01:12:20

*Voorzitter:* Dank je wel. D66.

01:12:23

*De heer Boswijk (D66):* Dank u wel, Voorzitter. Mijn fractie is natuurlijk ook groot voorstander van de Lelylijn. Vandaag zou ik toch wat willen zeggen over de denkrichtingen. Net als Student en Stad zien wij wel iets in een combinatie van de richtingen drie en vier. We zien dan een sterk internationaal netwerk met aansluiting op het Europese spoor. Wat ons betreft gaat het ook verder dan Hamburg en Bremen, maar loopt het echt door tot aan Scandinavië. Niet voor niets zagen we vandaag dat het Europese succes aangestuurd is door niet alleen Nederlandse Europarlementariërs, maar ook door Duitse, Deense en Zweedse Europarlementariërs. Laten we daar alsjeblieft oog voor hebben. Met die internationale blik dragen we bij aan de positie van Groningen in Noord-Europa. Bovendien, we hebben het al eerder gehoord vandaag, draagt zo een internationaal

netwerk ook bij aan de verduurzaming als we het hebben over een echt alternatief voor het gebruik van het vliegtuig.

01:13:19

*De heer Boswijk (D66):* Bij het derde scenario, het stedelijk netwerk, zien we natuurlijk de mogelijkheden voor opschaling elders langs de route. Zo biedt de Lelylijn ook voor steden als Drachten of Heerenveen allerlei mogelijkheden voor verstedelijking. Daarbij willen we heel graag een kanttekening maken. Als het om Groningen gaat, dan zou wat ons betreft de vraag of die Lelylijn er komt, niet moeten afhangen van of er al dan niet opgeschaald wordt in andere steden. Ik weet niet meer wie het zei, maar iemand zei het al vandaag. Als Groningen zijn wij misschien wel één van de grootste belanghebbenden voor die Lelylijn, dus laten we ook vooral het Groningse belang daar duidelijk in naar voren laten komen.

01:14:05

*De heer Boswijk (D66):* Wat betreft het vervolg, zouden we het mooi vinden als bedrijven en werkgevers in de regio ook betrokken zouden kunnen worden bij de ontwikkelingen; waar hebben zij behoefte aan. Tot slot zou ik het nog willen hebben over die pot met geld, ook vandaag al eerder gehoord, dat daar voor de flessenhals Meppel en voor de ontwikkeling Ede-Wageningen geld uit is gehaald. Wat ons betreft moet dat geld echt weer terug. We roepen dan ook op om de lobby, speciaal voor mijn buurman van de SP, daarop sterk te houden. Goed om te horen van de wethouder dat het met die lobby goed lijkt te zitten. Daar ben ik heel blij om. Dank u wel.

01:14:41

*Voorzitter:* Bedankt. PvdA.

01:14:44

*Mevrouw Pestman (PvdA):* Dank u, Voorzitter. Wij vinden het heel goed dat raads- en Statenleden al in een heel vroeg stadium bij de ontwikkeling van die Lelylijn betrokken worden, maar de vraag is natuurlijk hoe concreet onze bijdrage kan zijn. Er is nog weinig bekend. Het is niet duidelijk welk traject het wordt, worden het intercity's en stoptreinen of toch alleen intercity's. Het is nog onduidelijk wat er uiteindelijk besloten zal worden. Nu wordt het aan ons gevraagd, maar stel dat je een gemeente bent die niet weet...

01:15:13

*Mevrouw Pestman (PvdA):* Wij liggen sowieso aan die Lelylijn, dus dat is prachtig. Als je een andere gemeente bent en je denkt komt die hier nu wel of niet langs, wat gebeurt er met de eventuele bijdragen van die gemeenten? We moeten als Noorden één front vormen. We spreken hier nog heel erg over Groningen, maar het gaat natuurlijk om de ontsluiting van het Noorden, dus we moeten met elkaar optrekken naar Den Haag. Dat we ons niet uit elkaar laten spelen, want het zou een heel groot nadeel zijn als iedereen alleen maar voor zichzelf gaat. Je moet ook het wat grotere verband zien.

01:15:45

*Mevrouw Pestman (PvdA):* Wat voor ons heel belangrijk is, net als voor GroenLinks, is het zoveel mogelijk ontzien van de natuurgebieden. Als het mogelijk is om ondergronds te gaan, dan zijn wij daar zeker voor. Voor ons is het ook erg belangrijk

dat het geld er komt. Het lijkt nu met die Europese beslissing wat beter te gaan, maar als je leest dat het nog gaat 25 jaar gaat duren en dat hier al iemand veronderstelt dat als hij geluk heeft, dat hij straks nog met een rollator in kan stappen, dan is dat dus wel een dieprijest verhaal. Hoe eerder die Lelylijn ligt, hoe beter het is. We zijn de zesde stad van Nederland. We hebben altijd achteraan gestaan. Het ging zonet ook over dat gas en daar hebben we eigenlijk nooit iets van gezien. Heel Amsterdam is prachtig ontsloten en wat geldt er nu voor ons? Die Lelylijn moet er zo snel mogen komen. We moeten een noordelijke lobby hebben, zodat we dat voor elkaar krijgen. Dank u.

01:16:38

*Voorzitter:* Bedankt voor uw bijdrage. De heer De Waard, SP.

01:16:45

*De heer De Waard (SP):* Ik heb in alle eerlijkheid best getwijfeld of ik hier vanavond wel naartoe moest gaan en wat ik dan zou moeten zeggen. Als raadslid, ben je immers - het is al een paar keer voorbijgekomen - maar een klein radertje in een enorme machine vol andere raden en Staten, waar de echte beslissing niet eens genomen wordt. Dat doen immers de minister en de Tweede Kamer. Dan lopen we ook nog best een groot risico dat een toekomstige minister geen enkele boodschap heeft aan het verhaal van een SP-raadslid uit Groningen. Goed, ik krijg natuurlijk best wel veel betaald uit gemeenschapsgeld, dus kan ik net zo goed even mijn gezicht hier laten zien en een verhaal komen doen. Wat de SP betreft, is het belangrijk dat we ons, naast voor een betere bereikbaarheid van de gemeente Groningen, inzetten voor meer en betere OV-verbindingen met het omliggende gebied. Zo houden we namelijk dorpen en steden leefbaar nu en in de toekomst. Met goed OV besparen we immers heel veel schaarse ruimte, wat we kunnen gebruiken voor groen, wonen en ga zo maar door. Daar wil ik het graag bij houden.

01:17:47

*Voorzitter:* Dank je wel, meneer De Waard. Iedereen is geweest, dus we gaan voor een korte reactie naar de wethouder.

01:17:56

*De heer Broeksma:* Dank u wel, Voorzitter. Volop steun voor de Lelylijn, dat is in ieder geval wat ik meeneem. Ik heb u gezegd, dat is niet vanzelfsprekend op elke plek en in elke Tweede Kamerfractie. Volop steun voor de Lelylijn hier in Groningen. Het is goed om dat te merken. Een aantal partijen geven bij die denkrichtingen wat aandachtspunten mee. Dat wordt natuurlijk allemaal ambtelijk genoteerd en dat zal ik inbrengen in de stuurgroep Lelylijn. Zeventien mei is de eerstvolgende keer. Ik heb het al eerder gezegd. Elke twee weken op donderdagochtend zitten we bij elkaar via Teams met vanuit heel Noord-Nederland tien bestuurders, gedeputeerden en wethouders om de lobby te bespreken en wat dat betekent. Binnenkort gaan we ook weer naar Den Haag toe, ontbijten met de Tweede Kamerleden om ons verhaal te kunnen vertellen. Die Lelylijn is...

01:18:52

*De heer Broeksma:* Sommigen van u zeggen: trek hem door naar Scandinavië samen met de Wundeline Bremen-Hamburg. Als dan die Fehmarnbelttunnel ook nog gerealiseerd wordt, ben je in zeven uur van Amsterdam in Kopenhagen. Dat heeft ook het andere effect dat het vliegverkeer zou kunnen vervangen, in ieder geval naar

Scandinavië. Groningen is belangrijk. Groningen is belangrijk, ook omdat wij veel reizigers hebben. Het is een grote stad, de zesde stad van Nederland - vijfde misschien wel binnenkort - met inmiddels 245.000 inwoners. Ook Drachten met het Philips industrieel complex is belangrijk. Dat betekent dat het Daily Urban System van Groningen, als we voor onszelf praten, groter wordt. Heerenveen en Drachten komen op een andere manier in het Daily Urban System te liggen. Heerenveen kennen we, maar ook in Drachten natuurlijk met de Philips fabriek is enorm belangrijk. Mensen die in Groningen wonen, willen daar werken of mensen die in Drachten wonen, willen in Groningen werken. Dat kan dus een enorm aantrekkende werking hebben. Dat is één van de eerste opmerkingen die het CDA maakte. U schetste het beeld over brede welvaart, maar u zei ook: "Het openbaar vervoer wordt aantrekkelijker". Het is misschien goed om te beseffen, dat dit een miljardeninvestering is in het openbaar vervoer. Een miljardeninvestering, als het allemaal doorgaat, en drie miljard is gereserveerd. Wat ik al zei, dat is nog nooit eerder gebeurd voordat er een MIRT-onderzoek gedaan is. Drie miljard is gereserveerd voor een investering in het openbaar vervoer, waarvan...

01:20:21

*Voorzitter:* Wethouder, u heeft twee vragen. De PvdA-fractie.

01:20:26

*Mevrouw Pestman (PvdA):* Dat is heel veel geld, maar weet u hoeveel geld er nodig is voor de verbouwing van alleen het Binnenhof?

01:20:33

*Voorzitter:* Nog een vraag van de...

01:20:35

*Voorzitter:* Nee?

01:20:35

*De heer Broeksma:* Als het surplus van die verbouwing nu eens een keer in dit potje was gestopt, dan waren we een stuk verder, dat klopt. Er zullen vast allemaal heel goede redenen zijn waarom dat allemaal duurder geworden is.

01:20:45

*De heer Broeksma:* Het openbaar vervoer wordt daarmee veel aantrekkelijker. Dat betekent dat het geld voor buslijnen die nu van Heerenveen en Drachten naar Groningen lopen anders ingezet kan worden. Dat betekent ook - een aantal van u noemden dat - dat vanuit dorpen en kleinere steden die langs de Lelylijn komen te liggen de aanvoer naar de stations met vollere bussen kan. Dat betekent dat voor die bushalte, die in sommige dorpen verdwenen is, het perspectief kan zijn dat die weer terugkomt. Dat die Lelylijn niet alleen voorbij de dorpen raast, als je dat beeld zou willen gebruiken, maar ook dat er bussen van die dorpen naar het hoofdstation gaan, welke denkrichting het uiteindelijk ook wordt. Er zal weer grotere aanvoer zijn en het openbaar vervoer in Friesland, in Groningen en ook in onze dorpen zal toemenen. Daardoor kan een verdwenen bushalte weer terugkeren of in ieder geval zullen er niet nog meer verdwijnen. Dat is niet alleen goed voor het Noorden, dat is goed voor heel Nederland. Misschien nog even wat het betekent...

01:21:54

*De heer Broeksma:* Ik zit even te kijken, hoe ik...

01:22:01

*De heer Broeksma:* Het is goed voor heel Nederland. Oh ja, Nij Begun is genoemd.

01:22:07

*De heer Broeksma:* Met Nij Begun komt er 22 miljard deze kant op. Hoeveel Binnenhoven zijn dat wel niet? Die 22 miljard kan alleen renderen op het moment dat de mobiliteit voor elkaar is. N33 is daar een onderdeel van. Ring West kan daar een onderdeel van zijn. Ook de Lelylijn is een onderdeel van de bereikbaarheid van het Noorden. Een derde van wind op zee gaat aanlanden in de Eemshaven. Dat betekent iets voor de arbeidsmarkt en dat betekent iets voor het onderzoek. Dat betekent iets voor de hele economie en dat wiel kan alleen maar goed draaien als de mobiliteit voor elkaar is. Die mobiliteit is geen doel op zich, maar de mobiliteit is dienstig aan het vervoer van mensen, personen en dingen om de arbeidsmarkt en economie draaiende te houden. Nij Begun is een argument temeer om ervoor te zorgen dat deze regio - een achterstandsregio, als je kijkt naar de kaart uit Elke regio telt! -weer opgenomen kan worden in de vaart der volkeren.

01:23:09

*De heer Broeksma:* De Lelylijn is een onderdeel van het Deltaplan en daar hoort ook die Nedersaksenlijn bij. Ook die Nedersaksenlijn gaat de rand van Nederland helpen. De rand van Nederland, maar het centrum van Europa als je even de grens overgaat naar Groningen-Bremen of Emmen-Rhein of welke internationale verbindingen ook. De tracédiscussie werd nog genoemd door de Partij voor het Noorden; doe het zo snel mogelijk en houd op met die tracédiscussie. Het is van belang en dat komt het proces ten goede dat we niet in een tunnelvisie terechtkomen. We weten het antwoord al, dat moet langs die A7, de A32 en de A6, maar kijk ook even...

01:23:52

*De heer Broeksma:* Het is niet per se dat de Afsluitdijk een serieuze optie is, maar het verkennen van die Afsluitdijk geeft je informatie over elementen die voor het uiteindelijke voorkeurstracé van belang kunnen zijn. Er is in feite een voorkeurstracé, want het NOVEX-verhaal...

01:24:09

*De heer Broeksma:* Het Lelylijnverhaal met onderzoek gaat over welk tracé en wat betekent het allemaal; ondertunnelen of niet, natuur, steden en alles. NOVEX gaat veel breder. Dat gaat over arbeidsmarkt, woningbouw, brede welvaart en over de ontwikkeling van de hele regio. Daar wordt in feite maar één tracé bekeken. U kent dat tracé. Tunnelvisie willen we voorkomen, anders krijg je daar later weer last van. Anders kun je op het laatste moment onderuitgehaald worden met: is dit nu wel het tracé en zijn alle opties goed bekeken? Zolang dat niet het geval is, gaan we niet verder. Je kijkt nu in het brede speelveld. Dat zijn ook de denkrichtingen die genoemd zijn. Geen enkele denkrichting zal het precies worden, maar het geeft een speelveld aan waar de uiteindelijke discussie toe zal toe zal convergeren. Het komt in die trechter terecht en uiteindelijk kies je daarvoor alles in ogeschouw genomen hebbend. Dat is van belang ook voor ministeries en voor de Tweede Kamer. We moeten zeggen dat alles is bekeken en alles is overwogen. Dit is de keuze en nu kunnen wij ook doorgaan en we hebben geen verdere onderzoeken meer nodig, omdat iets in een te vroeg stadium is afgevallen.

01:25:24

*De heer Broeksma:* Ik kijk even. 100% ging nog in op de bottleneck bij Meppel. Een aantal mensen hebben daar iets over gezegd. Het Deltaplan gaat ook over het bestaande spoor, die bottleneck bij Meppel. Door de lobby is gelukt om die laatste 35 miljoen naar 75 miljoen te krijgen. Waar het geld vandaan komt, daar zijn we heel erg geïrriteerd en boos over. Dat moet uit een ander potje, daar was een andere gedachte over. In die motie Grinwis/ De Hoop was het allemaal geregeld en de staatssecretaris komt toch weer met een ander idee. Dat betekent dat we met die lobby ook steeds attent moeten blijven. Dat zijn we ook. We hebben elke twee weken overleg daarover. Met die lobby kunnen we terugkijken op een aantal successen. Bijvoorbeeld die drie miljard in het regeerakkoord en de 40 miljoen voor Meppel. Er zijn andere voorbeelden te noemen. Wij zijn echter niet de baas. Misschien dat de heer De Waard dat ook bedoelde. We kunnen niet zeggen dat we met die lobby steeds maar het verhaal vertellen hoe indringend en hoe boos en hoe meedenkend en hoe redelijk of onredelijk je dat ook doet. We zijn niet almachtig. Uiteindelijk is het de minister en de Tweede Kamer die hierover een besluit gaan nemen. We zorgen er echter wel voor dat zij ons verhaal goed kennen en dat zij dat mee kunnen nemen in hun uiteindelijke overweging.

01:26:45

*De heer Broeksma:* Als de PvdA zegt - ik vind het mooi dat u dat echt nog even markeert - we moeten als één front, als het Noorden, optreden met elkaar. Dat doen we. Dat is in het verleden, als u daarop doelt, niet altijd het geval geweest. Op het moment dat dit wel zo is, dat merken we ook, dan helpt het ons enorm. Dan helpt het ons enorm.

01:27:09

*De heer Broeksma:* Pas in 2050. We hebben allebei een rollator tegen die tijd. Ik hoop dat ik uitgenodigd word voor het eerste ritje. We koersen op 2040 moet ik even zeggen en 2050 is het verhaal van de TEN-T. Dat betekent ook dat het ministerie zich verplicht om voor 2050 die Lelylijn aangelegd te hebben, omdat het onderdeel is van die TEN-T. Je zit daar op het tweede niveau van TEN-T. Als het eerste niveau was, dan was het 2040 geweest. Daar hebben we voor gelobbyd, maar je wint wat en je verliest wat. We zijn het tweede niveau geworden. Goed dat we erop staan. Jammer dat het niet het eerste niveau is, maar het tweede niveau. Dat is nu eenmaal zo, maar het betekent dat het Rijk zich committeert aan het aanleggen van die Lelylijn. Misschien in 2050. We koersen op 2040 of 2038, maar het commitment is er. Het is geen gratuite uitspraak, dat betekent dat ministerie echt iets moet doen.

01:28:06

*De heer Broeksma:* Voorzitter, volgens mij heb ik zo gereflecteerd op de opmerkingen van de raadsleden. Commissieleden mag je niet meer zeggen, dus raadsleden. Zeventien mei is het vervolg. Dit is één stap in een nog lang traject, maar ik ben er vast van overtuigd dat het leidt tot het aanleggen van de Lelylijn. Dat is een uitspraak die misschien anders is voor degenen die al sinds de Zuiderzeelijn meelopen vanaf 1989. Of misschien sinds 1870 loop je al mee, geloof ik. Dat was een grapje. In ieder geval die Lelylijn komt er. Er staan allerlei lichten op groen, maar nog niet allemaal. Het is goed om daar allemaal aan mee te werken vanuit de Tweede Kamer. Uw partij, de VVD, zit aan tafel bij de onderhandelingen. Afgezien van waar dat toe leidt, is het een belangrijke partij en u zit nu ook in het kabinet.

01:28:58

*De heer Broeksma:* Ook andere partijen hebben rechtstreekse connecties met de Tweede Kamerfracties. Heeft u dat niet, zoek gesprekken met Tweede Kamerfracties. Zij staan daarvoor open. Niet vanuit het Noorden als een klaagregio of Calimero met wij hebben altijd pech, maar vanuit de kracht dat de economische ontwikkeling van Groningen en Noord-Nederland goed is niet alleen voor ons gebied, maar voor heel Nederland. De Randstad is vol. Hier is de ruimte, de kennis, en ook de kennisinstituten en de arbeidsmarkt en met Nij Begun erbij ook nog het geld om de economie van Nederland verder te helpen. Een beetje lang antwoord, Voorzitter, maar ik dacht dat het wel kon. Tot zover.

01:29:41

*Voorzitter:* Bedankt, wethouder. Dan gaan we conclusies trekken. Het gaat niet om een raadsvoorstel, dus dit stuk komt niet in de raad. Kan ik er zo van uitgaan dat we dit voldoende hebben besproken?

01:29:52

*Voorzitter:* Voordat ik jullie bedankt voor uw aanwezigheid, wil jullie erop attenderen dat we straks om half negen in het inloopspreekuur een presentatie hebben van de Stichting Groningen-Jabalya. Bij dezen zijn jullie uitgenodigd. Ik bedank jullie voor een vruchtbare sessie en wens jullie nog een fijne avond.