

(02c) Verslag vergadering Stuurgroep Regio Groningen-Assen

Datum: woensdag 21 juni 2017

Tijdstip: 8.00-9.30

Locatie: Provinciehuis Drenthe [Westerbrink 1, 9405 BJ Assen], zaal A0.04.

Aanwezig: mw. F. Gräper-van Koolwijk (provincie Groningen, voorzitter), dhr. C. Bijl (provincie Drenthe, vicevoorzitter), dhr. H. Brink (provincie Drenthe), dhr. E. Drenth (gemeente Hoogezand-Sappemeer), dhr. J. van Keulen (gemeente Groningen), dhr. J.W. van de Kolk (gemeente Bedum), dhr. H. Kusters (gemeente Noordenveld), dhr. N.A. van de Nadort (gemeente Ten Boer), dhr. B. Plandsoen (gemeente Leek), dhr. R. van der Schaaf (gemeente Groningen), dhr. F. Stol (gemeente Zuidhorn), dhr. M. Thijssen (Tynaarlo), dhr. P. van Veen (gemeente Haren), mw. H.A. Vlieg (gemeente Assen), dhr. B.G. Westerink (gemeente Winsum).

Afwezig (m.k): dhr. J.J. Boersma (gemeente Slochteren), dhr. H. Blok (gemeente Winsum), dhr. E. Eikenaar (provincie Groningen), mw. N. Hofstra (gemeente Tynaarlo), dhr. P. de Rook (gemeente Groningen).

Aanwezig ambtelijk: mw. R. Weide (directeur RGA), dhr. [REDACTED]

Nr	Onderwerp	Toelichting
1.	Opening / mededelingen / Vaststelling agenda	

Mw. Gräper opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Zij geeft een korte toelichting naar aanleiding van de totstandkoming van deze extra vergadering. Het DB heeft zich gebogen over het verzoek tot een regionale bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds van de luchthaven Groningen Airport Eelde. Naar aanleiding daarvan heeft het DB besloten om een extra vergadering van de Stuurgroep bijeen te roepen. De Stuurgroep is overigens bevoegd tot het nemen van aparte besluiten ten aanzien van projecten die niet direct passen in de huidige programmatische opzet. Het Regiobureau is gevraagd hoe een eventueel positief besluit gefinancierd zou kunnen worden. Een mogelijkheid is het verlagen van het plafond van de regeling Regionale Innovatieve Projecten. Uit de gelden die daardoor vrijkomen, zou een bijdrage beschikbaar kunnen komen voor het Routeontwikkelingsfonds. Er liggen drie vragen voor:

1. Wil Regio Groningen-Assen een bijdrage leveren aan het Routeontwikkelingsfonds?
2. Zo ja, welk bedrag wil Regio Groningen-Assen hieraan beschikbaar stellen?
3. Op welke wijze wil Regio Groningen-Assen dit financieren?

Mocht voor de discussie meer tijd nodig zijn, dan kan een besluit worden genomen in een tweede ronde.

Aanvullende informatie kan worden ingewonnen en er is tevens ruimte voor terugkoppeling aan de colleges, de raden en Staten. Op de reguliere vergadering van 13 juli kan tot besluitvorming worden overgegaan.

[REDACTED] houdt een inleiding over de achtergrond van de luchthaven en het verzoek tot een bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds voor bestaande en nieuwe verbindingen. Hier is van belang dat de luchthaven in 2011 de formele status van luchthaven van nationale betekenis heeft verworven. Mede op grond daarvan heeft het Rijk bijgedragen aan de baanverlenging. De aandeelhouders zijn de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo en in hun opdracht zijn toekomstperspectieven in beeld gebracht, waarbij, samen met extern onderzoek, drie scenario's zijn opgesteld. Gebleken is dat het derde scenario Toegangspoort voor het Noorden, na een brede consultatie, op verreweg de meeste steun kon rekenen. Dit scenario vertegenwoordigt een offensieve groeistrategie. Aan de raden en Staten is voorgesteld om dit scenario te kiezen. In dit scenario is sprake van meer vakantiecharters, hub feeder lijnen (waardoor nieuwe verbindingen met bestaande hubs, zoals Kopenhagen, Milaan en München toegang kunnen geven tot bestemmingen over de gehele wereld) en (low cost) stedentrips. Hierbij is de investering in het Routeontwikkelingsfonds voor bestaande en nieuwe verbindingen van belang. Dit fonds is bedoeld om zakelijk en recreatief inkomend verkeer te

stimuleren en routemarketing te ondersteunen. Het fonds staat geheel los van de exploitatie van de luchthaven. Daardoor wordt het mogelijk ook andere publieke en private partijen te laten investeren in de bereikbaarheid van de regio. Net als andere luchthavens zal ook Eelde zo'n fonds moeten hebben om de (aanvangs)risico's bij het opzetten van nieuwe lijnen te dekken. Eerst moet immers worden geïnvesteerd. In principe komt het geld weer terug, als de investering rendement oplevert. Als dat niet gebeurt, is sprake van een risico en dat moet worden afgedekt met zo'n Routeontwikkelingsfonds. Daarvoor is in totaal € 10 miljoen nodig. Gevraagd wordt een regionale bijdrage van € 2,5 miljoen toe te kennen voor het Routeontwikkelingsfonds. Ook de NOM is bereid om een bijdrage te leveren. Op dit moment speelt de besluitvorming over de luchthaven als geheel in raden en Staten. De maand september is cruciaal, omdat dan de procedure van het Luchthavenbesluit moet starten. Een solide Business Case is voorwaarde voor het Luchthavenbesluit.

Dhr. Bijl geeft als vertegenwoordiger van de aandeelhouders een toelichting. Hij benadrukt de noodzaak om nu stappen te zetten. Drie aandeelhouders zullen nog voor de zomervakantie over de luchthaven als geheel een besluit nemen en de andere aandeelhouders vlak daarna. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en na consultatie van inwoners, ondernemers, raden en Staten, hebben de aandeelhouders eind 2016 besloten te kiezen voor de beleidsoptie "Investeren". Inzet is dat de luchthaven zich ontwikkelt tot "Toegangspoort voor het Noorden". Ook is besloten dat gezocht moest worden naar een breder draagvlak voor de luchthaven als belangrijke voorziening voor Noord Nederland. Regio Groningen-Assen is dan een logische partner om hierin te participeren. De aanvraag is alleen voor de Routeontwikkelingsfonds voor verdere uitbouw van de luchthaven en expliciet niet de exploitatie van de luchthaven. De provincie Drenthe heeft inmiddels voor de Omgevingsvisie van de luchthaven € 8 miljoen beschikbaar gesteld. Verder heeft de provincie Drenthe het oude gebouw van de Rijksluchtvaartschool aangepakt en daarin zijn allerlei activiteiten met een nieuw elan aan het ontstaan. De nationale rekenmodellen die Ecorys hanteert, geven een inzicht van de verschillen tussen de scenario's. De verwachting is dat de eerste twee scenario's meer geld kosten, terwijl het de Regio in het derde scenario ook geld oplevert. De aandeelhouders investeren fors en op de Regio wordt een beroep gedaan om een bijdrage te leveren aan het Routeontwikkelingsfonds.

<p>2. Groningen Airport Eelde</p>	<p>Vanuit de vijf aandeelhouders van Groningen Airport Eelde is een verzoek tot financiële ondersteuning voor het ontwikkelen van nieuwe verbindingen vanaf Groningen Airport Eelde ontvangen. Deze aanvraag wordt op 21 juni 2017 door Stuurgroep Regio Groningen-Assen besproken.</p> <p>(02a) Oplegnotitie Routeontwikkelingsfonds (02b) Ingekomen brief aandeelhouders GAE (02c) Rapport Intervistas (02d) Ingekomen brief ██████████</p>
--	---

Mw. Gräper geeft allereerst het woord aan de niet-aandeelhouders.

Dhr. Plandsoen stelt allereerst de dekking aan de orde. Het zou uit het budget voor de Regionale en Innovatieve Projecten gefinancierd worden.

Mw. Gräper legt uit dat het voorstel niet is om financiering uit dit budget te halen, want daar voldoet het project niet aan. Het voorstel is wel dat het subsidieplafond van het budget wordt verlaagd, waarna de vrijvallende middelen bestemd zouden kunnen worden voor het Routeontwikkelingsfonds.

Dhr. Plandsoen acht het voorstel inderdaad niet duurzaam en/of niet innovatief. Hij is erg benieuwd naar de maatschappelijke kosten-baten-analyse, want dit is ook belangrijk voor de besluitvorming. Het ligt wel voor de hand dat dit project hier op tafel ligt: het gaat om regionale uitstraling en ondersteuning van de economie. De afweging is volop gaande. Hij hoopt dat op 13 juli nog raden en colleges aanwezig zijn.



Mw. Gräper licht toe dat dit een besluit betreft dat binnen het mandaat van de Stuurgroep hoort. Consultatie van raden en Staten is natuurlijk altijd mogelijk. Echter, dit besluit van de Stuurgroep hoeft niet geaccordeerd te worden door raden en Staten.

Dhr. Kosters heeft zich erover verbaasd dat het vliegveld nooit eerder op de agenda van de Stuurgroep heeft gestaan. Er is nu sprake van een ontwikkeling die toegejuicht moet worden. Dhr. Kosters is voorstander van het leveren van een bijdrage. Hij vraagt zich af of er niet elders binnen de Regio (bijv. bij infra en bereikbaarheid) een vrijval voorkomt.

Dhr. Van de Nadort refereert aan een artikel in de pers over regionale luchthavens. Daarin wordt de stelling verdedigd dat wil een luchthaven zwarte cijfers kunnen schrijven, het aantal passagiers ca. 1 miljoen moet zijn. Dit aantal wordt bij lange na niet gehaald. Als dit scenario wordt gevolgd is dat dan duurzaam in de tijd? Of is dit een subsidie aan een ontwikkeling die niet houdbaar zal blijken te zijn?

Dhr. Westerink merkt op dat Winsum er bij meerderheid geen fiducia in heeft, maar dat de gemeente het voorstel niet zal tegenhouden.

Dhr. Van de Kolk meldt dat over het voorstel in het college is gesproken, met name over het spelregelkader van het fonds voor Regionale en Innovatieve Projecten dat buitenspel dreigt te worden gezet.

Mw. Gräper legt uit dat binnen Regio Groningen-Assen een aantal projecten worden gefinancierd. De enige mogelijkheid voor enige ruimte betreft de pot voor de Regionale Innovatieve Projecten. De andere potten zijn allemaal belegd en geormerkt. Het kan zijn dat daar op termijn geld vrijvalt, maar dan komt eerst de provincie Groningen in beeld die extra gefinancierd heeft. In de komende tien jaar krijgt Regio Groningen-Assen nog een actualisatie en dat betekent dat geen garanties voor 10 jaar gegeven kunnen worden. Het subsidiebedrag dat geormerkt is voor de Regionale Innovatieve Projecten is relatief groot en er zit nog veel geld in die pot, waarvan niet zeker is of dit wordt opgemaakt. Nu is het mogelijk om het plafond van deze subsidiepot naar beneden te brengen waardoor ruimte ontstaat. In het kader van eventuele tekorten is afgesproken dat dit de enige mogelijkheid is om te schuiven. Nu kan deze schuif ook worden toegepast op dit type vragen. Het vliegveld voldoet immers niet aan de criteria van het Fonds Regionale Innovatieve Projecten. In het Convenant staat dat, indien er verzoeken zijn die niet voldoen aan de regels die zijn gesteld, de Stuurgroep van de regels kan afwijken. Door het toepassen van die schuif, i.c. het verlagen van het plafond, creëer je ruimte in de budgetten van een bestaande pot die dan anders besteed kan worden. Die andere besteding impliceert dan een nieuwe besluit van de Stuurgroep.

Dhr. Van der Kolk begrijpt dat er een mandaat bij de Stuurgroep ligt en dat bij unanimitéit moet worden besloten. De worsteling in het college van Bedum betreft de vraag in hoeverre de raad daarbij betrokken moet worden.

Mw. Gräper antwoordt dat dit een vraag is die elk college zelf moet beantwoorden. Er wordt overigens geen groter beroep gedaan op de gemeentelijke begrotingen en de Stuurgroep kan zelfstandig besluiten over het voorstel.

Dhr. Van de Nadort wijst erop dat de luchthaven Eelde niet een politiek neutraal onderwerp is. Als de Stuurgroep een besluit neemt, houdt dat een risico in voor het draagvlak voor de regionale samenwerking.

Dhr. Plandsoen ondersteunt de opmerking van dhr. Van de Nadort.

Dhr. Van der Kolk merkt op dat in het college van Bedum solidariteit met de aandeelhouders een rol speelt. Ook het besef van de regionale impact is van belang. Overigens is het betrekken van de raden voor 13 juli lastig. Als andere gemeente kiezen voor het consulteren van de raden wordt het lastig en zal ook Bedum dit moeten doen.

Dhr. Stol acht de aanvliegroute van hetgeen voorligt, niet chique. Vanuit de media moest worden vernomen dat het verzoek er ligt. Er komen al vragen uit de raad binnen, terwijl de aandeelhouders een lange periode hebben gehad om nut en noodzaak over het voetlicht te brengen. Daarbij komt dat de raad van Zuidhorn gecharmeerd is van de Regionale en Innovatieve Projecten. Als je het plafond gaat verlagen en eventueel ook nog tekorten gaat betalen uit die pot, heb je minder te besteden voor dit doel. Dhr. Stol ziet ook een risico voor het draagvlak voor de Regio, want de raden zullen ook iets willen vinden over dit onderwerp. Men zal ook overtuigd willen worden



van de regionale effecten. Een vooruitblik is zeer welkom om de vraag te beantwoorden of eventueel in een zinkend (lucht)schip wordt geïnvesteerd. Dhr. Stol verzoekt om meer tijd en om meer informatie om een goede afweging te kunnen maken, mede om te vermijden dat de samenwerking onder druk komt te staan.

Dhr. Van Veen was in zijn voorgaande functie als burgemeester van Eelde al voorstander van de luchthaven. In het college en de raad van Haren klinken kritische geluiden en zijn de meningen verdeeld. Er bestaat overigens wel voorkeur voor het derde scenario, want als men dit zou afwijzen, gaat nog meer geld verloren. De financiering is overigens lastig vanwege de standpunten van de verschillende gemeenten. Binnen de Stuurgroep kan alleen beslist worden op basis van unanimiteit. Een slechte zaak is de situatie dat één gemeente tegen blijkt te zijn. De problematiek binnen Zuidhorn leeft ook binnen Haren, maar dhr. Van Veen zegt toe zijn best te doen om de verdeeldheid op te lossen.

Dhr. Drenth, ook sprekend namens Slochteren, vond het altijd prettig dat besluitvorming over GAE niet binnen Regio Groningen-Assen plaats vindt. De mening van dhr. Stol over het proces wordt gedeeld door de meerderheid binnen de twee gemeenten. Dat levert de vraag op waarom er nu besluitvorming dient plaats te vinden. Kan niet gewacht worden tot na de zomervakantie?

Wat opvalt is dat de investering alleen door kan gaan als de aandeelhouders garant staan. Als de Regio het gevraagde bedrag niet ter beschikking stelt, gaat de investering toch plaatsvinden. Waarom dient de Regio een investering te doen, als dit het geval is? Is het antwoord het zoeken naar een breder draagvlak? Als dit zo is, is het voorstel zowel een politiek als inhoudelijk. Alhoewel een eventueel positief besluit tot het mandaat van de Stuurgroep behoort, is juist het zoeken naar een breder draagvlak politiek gevoelig, want dan raken de gemeenten die niet aandeelhouder zijn, betrokken in een politiek proces hetgeen lokale gevolgen kan hebben. Verder is het de vraag of de voorgestelde financiering gepast is. Eigenlijk is nog niet duidelijk is of het Routeontwikkelingsfonds inderdaad niet aan de eisen voor Regionale en Innovatieve Projecten voldoet. Het enige dat duidelijk niet voldoet, is de hoogte van het verzochte bedrag. Daaruit volgt de vraag of het project niet toch kan meedoen, maar dan met een lagere aanvraag. Als het project niet aan de eisen voldoet, zouden ook de gestelde eisen tegen het licht gehouden kunnen worden, zodat ook nog andere initiatieven in aanmerking kunnen komen.

Mw. Gräper bevestigt dat de besluitvorming eventueel ook na de zomer kan plaatsvinden, maar in september dient er helderheid te zijn. Er zal op 13 juli over dit onderwerp verder gesproken kunnen worden, maar er kan begin september een extra vergadering van de Stuurgroep bijeen worden geroepen. Zij geeft het woord aan de aandeelhouders.

Dhr. Bijl merkt op dat de maatschappelijk kosten-baten analyse beschikbaar gesteld kan worden. Ook op de site staat een wereld aan informatie. De Stichting VOLE is overigens gevraagd mee te doen op de informatieavonden. De cijfers gaan uit van lagere aantallen passagiers dan 1 miljoen. Dan nog is voor de eerst komende tien jaar sprake van een helder traject, waarbij het voortbestaan gegarandeerd is door de aandeelhouders. ██████████ is ingehuurd om het bedrijfsleven erbij te betrekken. Er wordt een splitsing doorgevoerd in een onroerend goed maatschappij en een exploitatiemaatschappij. Vanuit de markt is er concrete belangstelling voor de exploitatiemaatschappij en er bestaat geloof in de luchthaven.

Het zou goed zijn om hier op 13 juli verder door te praten. Het is zeker wenselijk om in september helderheid te hebben, gezien de besluitvorming in andere gremia. Regio Groningen-Assen wordt beschouwd als een natuurlijke bondgenoot in deze ontwikkeling. Vandaar dat het verzoek tot een bijdrage hier is neergelegd.

Dhr. Van Keulen verzekert dat er alle bereidheid bestaat tot het verstrekken van extra informatie. Ook bij ██████████ is alle informatie op te vragen die beschikbaar is.

Dhr. Thijssen meldt dat de raad van Tynaarlo de overheidstaken wil financieren voor tien jaar of zelfs langer, maar juist het Routeontwikkelingsfonds is iets waar de hele regio van profiteert. Daarom is het draagvlak voor regionale samenwerking van belang en samenwerking is bijna per definitie politiek. Begrijpelijk is overigens de



scepsis en het verzet tegen de tijds-klem. Dhr. Thijssen is overtuigd van de grote potentie van het Noorden en daarin van een innovatieve duurzame economie. Eén essentiële factor daarvoor is de luchthaven. Dhr. Thijssen geeft het voorbeeld van Eindhoven dat vele malen kleiner was dan Eelde, maar dat nu door 3,5 tot 5 miljoen passagiers wordt bezocht! Het Noorden dient gezamenlijk 'gebrand' te worden en worden geleid naar een innovatieve economie. Essentieel is dat een nieuwe structuur moet worden gemaakt waarbij een luchthaven een noodzakelijk onderdeel is.

Mw. Vlieg onderstreept nog eens het regionale belang. In Assen zijn nog stappen te nemen, maar in september zal er duidelijkheid zijn.

Mw. Gräper stelt voor dat deze discussie meegenomen wordt naar de colleges. Mocht er behoefte zijn aan aanvullende informatie, kan daarin worden voorzien.

Dhr. Plandsoen vraagt of daarin proactief kan worden voorzien.

██████ merkt op dat via de ambtelijke contactpersonen alle informatie op tijd zal worden geleverd.

Mw. Gräper concludeert dat op 13 juli verder wordt gesproken. De discussie zal gaan over de vragen die in het begin van dit verslag staan geformuleerd.

Dhr. Van der Kolk verwacht dat de raad van Bedum pas op 13 juli geconsulteerd kan worden en dat dan in september een besluit kan worden genomen. Hij vraagt zich af als geen unanimititeit bestaat, welke situatie dan ontstaat. Een aanvraag uit de algemene middelen van de gemeenten zou mogelijk beter geweest zijn.

Mw. Gräper stelt dat binnen de kaders van het Convenant staat dat de besluitvorming unaniem moet geschieden. Als een van de partijen hier aan tafel niet met het voorstel kan instemmen, dan stemt Regio Groningen-Assen er niet mee in. Ook is afgesproken dat het mandaat bij de Stuurgroep ligt. Het verzoek moet niet groter worden dan het is.

Dhr. Van der Veen informeert of er een probleem ontstaat als één der gemeenten niet aanwezig is bij de besluitvorming waarin een unaniem besluit moet worden genomen.

Mw. Gräper antwoordt dat 10 leden van de 8 deelnemers aanwezig moeten zijn om een besluit te nemen. Het gaat om unanimititeit bij de aanwezigen.

Dhr. Drenth vraagt waarom niet een aangepast verzoek binnen het kader van de Regionale Innovatieve Projecten kan worden ingediend. Dan heeft het verzoek minder een politiek karakter.

Mw. Gräper antwoordt dat een Routeontwikkelingsfonds niet innovatief is.

Dhr. Plandsoen stelt dat het aftoppen daarom ook niet zo handig is.

Dhr. Gräper benadrukt dat dit vrijwel de enige mogelijkheid voor de SG is.

Mw. Weide stelt voor dat financiering via het oplopen van het tekort in principe mogelijk is. Dat is eerder gebeurt.

Mw. Gräper acht het laten oplopen van het tekort geen fatsoenlijk financieel beheer. Er is een afspraak gemaakt hoe met tekorten kan worden omgegaan. Het is beter om met open vizier een besluit te nemen. De besluitvorming dient te verlopen in drie stappen:

1. Wil de regio tegemoet komen aan dit verzoek van de aandeelhouders?
2. Wil de regio GA de aandeelhouders tegemoet komen voor dit bedrag?
3. Waaruit wordt het bedrag gefinancierd?

Dhr. Van Keulen stelt dat als er iets van regionaal belang is, het wel de luchthaven is. Als aandeelhouders is voorkomen om individuele gemeenten voor het blok te zetten, omdat het regionale belang domineert. De aandeelhouders zijn graag bereid om aan alle verzoeken tot informatie tegemoet te komen. In totaal zal € 46 miljoen door de vijf aandeelhouders worden geïnvesteerd, terwijl het verzoek € 2,5 miljoen belooft waarbij dit bedrag ook nog voor het grootste deel door de aandeelhouders wordt betaald.

Dhr. Van de Nadort acht deze voorstelling van zaken onfatsoenlijk.

Mw. Gräper benadrukt dat het te nemen besluit niet groter moet worden gemaakt dan het is. Het is een project dat past binnen de doelstelling van Regio Groningen-Assen, maar vereist is een apart besluit van de Stuurgroep.



Het Convenant biedt de ruimte om binnen het mandaat daarover te besluiten. Belangrijk is dat iedereen voldoende comfort heeft om de discussie binnen de colleges te voeren. Aanvullende informatie is beschikbaar. Op 13 juli wordt er opnieuw over gesproken in de Stuurgroep. Als dan geen besluit kan worden genomen, dient later besloten te worden in een extra vergadering van de Stuurgroep.

Dhr. Van der Veen vraagt om duidelijkheid over de datum van besluitvorming.

Mw. Gräper stelt voor om op 13 juli over het verzoek te besluiten, maar de vraag is of dit mogelijk is.

Dhr. Van de Veen vraagt of nu besloten kan worden om de besluitvorming in september te laten plaatsvinden.

Dhr. Van Keulen stelt dat begin september de limiet is.

Dhr. Drenth herhaalt zijn vraag. Als de aandeelhouders garant staan, waarom kan dan in december niet alsnog een bijdrage worden geleverd?

Mw. Gräper antwoordt dat het draagvlak in de regio mede van belang is voor een besluit binnen de aandeelhouders.

Dhr. Van der Schaaf benadrukt dat de inwoners van Groningen drie keer betalen: via de provincie, via de stad en mogelijk via de regio. Het helpt echt als ook andere inwoners van de Regio bijdragen.

Dhr. Drenth begrijpt dit. Hij hoopt dat er van de andere kant ook begrip is dat politiek niet betrokken partijen er niet veel voor voelen om hierbij toch politiek betrokken te raken.

Dhr. Thijssen benadrukt dat regionale samenwerking van groot belang is voor nieuwe ontwikkelingen.

Dhr. Bijl stelt dat de aandeelhouders hun nek behoorlijk hebben uitgestoken. Er is behoefte om te voelen dat ook buiten de vijf aandeelhouders er draagvlak is in Regio Groningen-Assen. Dit is de achtergrond van het verzoek. Drenthe heeft inmiddels een besluit genomen, maar het draagvlak diende wel vergroot te worden binnen de Regio. Ook onder ondernemers wordt getracht bijdragen los te krijgen. Het gaat hier om een kans om dit in gezamenlijkheid te kunnen doen.

Mw. Gräper stelt voor om op 13 juli een besluit te nemen, tenzij na terugkoppeling binnen de colleges wordt aangegeven dat deze termijn te kort is. Als dit laatste aan de voorzitter wordt gecommuniceerd, zal een extra vergadering bijeen worden geroepen in het begin van september, waarin een definitief besluit wordt genomen.

Dhr. Van der Kolk merkt op dat zijn college voor de vraag staat of de raad geïnformeerd zal worden of geconsulteerd. Graag zou hij op papier willen zien hoe de aanvraag tot stand is gekomen en ook het spelkader waarbinnen Regio Groningen-Assen opereert. Dat is nodig om de raad te kunnen uitleggen waarom het gaat zoals het gaat.

Mw. Gräper merkt op dat de eerste vraag is beantwoord in de brief, waarin een onderbouwing van het verzoek is opgenomen. De tweede vraag wordt beantwoord door het Regiobureau.

Mw. Weide bevestigt dat het kader zal worden rondgestuurd.

Dhr. Plandsoen denkt dat het goed is om de discussie in de raden te beperken tot het punt of de bereidheid bestaat om als Regio Groningen-Assen te investeren in het Routeontwikkelingsfonds, los van hoe dat financieel ingevuld en uitgewerkt wordt.

Mw. Gräper concludeert tot slot dat op 13 juli besluitvorming plaatsvindt, tenzij wordt aangegeven dat dit te vroeg is.

3. Rondvraag en Sluiting

Er zijn geen verdere vragen. De vergadering wordt gesloten om ca. 9.30 uur.