

Subsidieverkenning Hegewarren en herziening Ten-T ten behoeve van Frisian Ports

Juli 2019





Inhoud

Managementsamenvatting.....	3
1. Inleiding.....	4
2. Werkwijze.....	5
3. Subsidiemogelijkheden per scenario	6
3.1 Autonome situatie	6
3.2 Toekomstperspectief extensivering/innovatie van de landbouw/Vernatting gebied/ natuurinclusieve landbouw.....	6
3.3 Klimaat robuust toekomstperspectief met een mix van functies/thema's	12
3.4 Onderzochte, maar niet kansrijke subsidieregelingen en programma's.....	17
3.5 Doorkijk Nederlands subsidielandschap en nieuwe EU-programma's.....	17
3.5.1 Doorkijk Nederlands subsidielandschap.....	17
3.5.2 Doorkijk nieuwe EU-programma's.....	18
3.5.3 Interreg Deutschland-Nederland & NSR 2021-2027	18
3.5.4 Andere mogelijkheid: EIB-lening.....	19
4. Toelichting en aanbevelingen	20
4.1 Scenario 1: Autonome situatie.....	20
4.2 Scenario's 2 en 3.....	20
4.2.1 LIFE.....	20
4.2.2 Pilots Uitvoeringsprojecten Klimaatadaptatie.....	22
4.2.3 Regio Deals	23
4.2.4 Overige aanbevelingen	24
5. CEF Transport & herziening TEN-T	25
5.1 CEF Transport 2014-2020.....	25
5.1.1 Calls in het verleden (tot 2019).....	25
5.1.2 Eerste call 2019.....	25
5.1.3 Resterende CEF periode (tot en met 2020).....	27
5.2 CEF Transport 2021-2027.....	27
5.3 Frisian Ports in relatie tot TEN-T.....	28
5.4 Herziening TEN-T.....	30
5.4.1 Proces	30
5.5 Frisian Ports.....	30



Managementsamenvatting

In de voorliggende subsidieverkenning wordt inzicht geboden in diverse aanknopingspunten voor subsidieregelingen- en programma's die raakvlak hebben met gebiedsontwikkeling Hegewarren:

- Autonome situatie behouden (inclusief of exclusief aanleg kanaal);
- Extensivering/innovatie van landbouw (inclusief of exclusief aanleg kanaal);
- Klimaat robuust toekomstperspectief (inclusief of exclusief aanleg kanaal).

Daarnaast zijn de opties verkend om de aanleg van een kanaal in positie te brengen voor een kansrijke aanvraag binnen het Europese CEF Ten-T programma. Binnen dit programma stimuleert de EU projecten die de belangrijkste Europese vervoersaderen versterken en knelpunten oplossen.

Uit de analyse blijkt dat voor behoud van de autonome situatie geen aanknopingspunten zijn voor subsidies. Voor zowel extensivering/innovatie van landbouw als een klimaatrobuust toekomstperspectief zijn verschillende aanknopingspunten voor subsidies en financiering. De belangrijkste kansen zijn:

- **Life+.** Dit Europese programma richt zich op grootschalige projecten gericht klimaat of milieu. Zowel grote integrale projecten als traditionele projecten komen in aanmerking voor subsidie. De huidige subsidieoproep komt te snel voor Hegewarren, maar het verdient de aanbeveling de mogelijkheden tot indiening bij een volgende ronde verder te verkennen, op basis van de uiteindelijke keuzes voor de gebiedsontwikkeling.
- **Pilots Uitvoeringsprojecten Klimaatadaptatie.** Het Ministerie van I&W heeft subsidie beschikbaar voor pilots Uitvoeringsprojecten Klimaatadaptatie. De concurrentie is sterk en de potentiële bijdrage voor de gebiedsontwikkeling is beperkt (totaal budget € 4,8 miljoen).
- **Regiodeals.** Via de regiodeals verleent de rijksoverheid bijdragen voor regio specifieke opgaven. Hegewarren lijkt hier een goed voorbeeld van. Om in aanmerking te komen is het belangrijk om een duidelijke focus aan te brengen in het project en partijen op één lijn te krijgen voor de aanvraag. In het najaar volgt een nieuwe tranche.
- **SDE++.** Het nieuwe SDE++ programma dat in 2020 opent, richt zich op het terugdringen van CO² uitstoot. Het is nog onduidelijk of het tegen gaan van bodemdaling hier ook deel van kan uitmaken.

Uit de analyse naar mogelijkheden om de Hegewarren (en het mogelijke kanaal) op het Europese hoofdnetwerk voor vervoer te krijgen, concluderen wij:

- Dat de Hegewarren en de huidige overslag bij omliggende havens vooral lokaal en regionaal georiënteerd is. Daarmee is de kans op een bijdrage vanuit CEF nihil.
- Er kansen bestaan om de route verder te internationaliseren en Europese toegevoegde waarde te bieden door de haven van Harlingen bij het project te betrekken en de investeringen ondersteunend te maken aan de route Delfzijl – Bremen – Hamburg.
- Er in dat scenario een kleine kans is om de investering in een kanaal Europees op de kaart te zetten en deel uit te maken van een Europese hoofdcorridor.



1. Inleiding

Aanleiding

De gemeente Smallingerland en de provincie Fryslân hebben Hezelburcht gevraagd een subsidieverkenning uit te voeren voor de verschillende toekomstscenario's voor de polder De Hegewarren (en het omliggende gebied, inclusief het nationaal park de Alde Feanen).

Tevens willen de provincie en gemeente nagaan of de Frisian Ports - het samenwerkingsverband tussen acht Friese havens¹ die op dit moment allemaal gelegen zijn op het 'comprehensive network' van het Trans-European Transport Network (TEN-T) - deel kunnen gaan uitmaken van het 'core network'. De achterliggende gedachte is dat deze havens hierdoor aanvragen kunnen indienen tijdens de volgende Connecting Europe Facility (CEF) periode die loopt van 2021-2027 (tijdens 'calls' die bestemd zijn voor transportprojecten op het 'core network').

Project

Het plan voor Hegewarren begon met de beoogde realisatie van een vaarweg/-geul met het oog op het realiseren van meerdere (economische) voordelen. Op verzoek van de leden van Provinciale Staten (PS) wordt er inmiddels een integrale gebiedsaanpak gehanteerd voor de Hegewarren. Ook andere opgaven - op het gebied van natuur, recreatie, veiligheid en duurzaamheid - worden momenteel bij het plan betrokken. Bij de planvorming gaat het enerzijds om het oplossen van bestaande problemen (negatieve effecten van veenoxidatie en maaiveld dalingen) en anderzijds om het inspelen op kansen (meekoppelkansen).

Hierin zijn drie toekomstperspectieven opgenomen:

1. Autonome situatie
Peil volgt functie, behoud van de huidige landbouw het uitgangspunt
2. Toekomstperspectief extensivering/ innovatie van de landbouw
Als antwoord op de vraag wat de mogelijkheden zijn om bodemdaling en CO₂ uitstoot te verminderen met behoud van landbouw. Denk aan grondgebonden, circulair, biologisch, met retentie van water, weidevogels, natuurinclusief.
3. Een klimaat robuust toekomstperspectief met (al dan niet) een mix van functies/ thema's
Voor de ontwikkeling van het toekomstperspectief denken wij aan de volgende functies (of een combinatie hiervan):
 - Waterberging
 - Recreatie en natuur
 - Nieuwe vormen van landbouw en/of teelten
 - Duurzame energie bijvoorbeeld zonnepanelen

Betrokken partijen hebben behoefte aan inzicht in de externe financieringsmogelijkheden per perspectief, inclusief subsidiemogelijkheden voor 'meekoppelkansen'. Deze informatie moet worden opgenomen in een startnotitie voor Provinciale Staten. Deze moet in het tweede kwartaal van 2019 gereed zijn. Het is de bedoeling dat tijdens de tweede helft van dit jaar duidelijkheid wordt verschaft over de toekomst van de Hegewarren (onder meer richting de veehouders en recreatieve ondernemers).

¹ Heerenveen, Leeuwarden, Drachten (Smallingerland), Sneek (Súdwest-Fryslân), Harlingen, Lemmer (Fryske Marren), Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel.



2. Werkwijze

Subsidieverkenning

Per toekomstscenario wordt schematisch inzicht geboden in de verkende subsidiekansen. Daarbij wordt een thematische aanpak gehanteerd. Elk toekomstperspectief kent eigen voorziene activiteiten in specifieke thema's. Deze worden onderzocht op subsidiekansen per subsidiethema, inclusief mogelijkheden voor 'meekoppelkansen'. Dit zijn onder andere:

- Planvorming;
- Vaarweginfrastructuur & veiligheid op het water;
- Duurzaamheid en energie (bijvoorbeeld zonnepark)
- Klimaatadaptatie (bijvoorbeeld waterberging en het tegengaan van veenoxidatie)
- Natuur (Natura 2000)
- Natuur-inclusieve, biologische, circulaire of 'natte' landbouw
- Economie & recreatie
- (woning)bouw dan wel alternatieve woonvormen;

De verschillende projectonderdelen worden verbonden met de subsidiemogelijkheden binnen deze thema's. Het onderzoek richt op zich Europese, rijks- en provinciale middelen. De subsidieregelingen worden per thema overzichtelijk gepresenteerd in een matrix. Tevens worden van iedere kansrijke regeling kort de belangrijkste voorwaarden benoemd. In deze matrix wordt ook de verwachte inspanning voor het opstellen van de subsidieaanvraag en de kansrijkheid aangegeven (met een stoplichtmodel). Daarnaast wordt per kansrijke regeling de vervolgstappen en de aanknopingspunten in beeld gebracht. Aan de hand van deze informatie kan worden ingeschat welke subsidieopbrengsten te verwachten zijn.

In de rapportage zal ook worden stilgestaan bij het (veranderende) subsidielandschap binnen Nederland en de EU.

Onderzoek herziening Ten-T netwerk

Ten behoeve van de **TEN-T** herziening zal Hezelburcht inzicht bieden in:

- De procedure/planning (inclusief relevante bijeenkomsten),
- De betrokken partijen (inclusief benodigde steun),
- Stukken die aangeleverd moeten worden.
- Een beknopte omschrijving van een eventueel lobbytraject richting de EU (DG Move), de nationale overheid (Ministerie van IenW) en andere (branche)organisaties.

3. Subsidiemogelijkheden per scenario

3.1 Autonome situatie

Binnen dit scenario zijn de subsidiemogelijkheden nihil. De argumenten die hier ten grondslag aan liggen zijn als volgt:

- Activiteiten die plaatsvinden hebben nauwelijks tot geen innovatiewaarde.
- De activiteiten die plaatsvinden hebben een zeer beperkte toevoeging van natuurwaarde.
- De maatregelen die worden genomen zijn met name gericht op noodzakelijk onderhoud voor behoud van autonome situatie.
- De activiteiten die plaatsvinden hebben geen betrekking op klimaatadaptatie of CO₂-reductie.

3.2 Toekomstperspectief extensivering/innovatie van de landbouw/Vernatting gebied/ natuurinclusieve landbouw

Tabel 1. Overzicht subsidiemogelijkheden (scenario 2)

Subsidieverstrekker, regeling/programma	Omschrijving en criteria	Relevantie in project	Kansrijkheid
Thema 1 - Klimaatadaptatie			
Rijksoverheid, ministerie I&W, subsidieregelingen Klimaatadaptatie	Met deze regeling ondersteunt het rijk koplopers op het gebied van klimaatadaptatie. Projecten kunnen zich richten onder andere richten op procestechnische innovaties, innovatieve technieken en maatregelen, burgerparticipatie, of het formuleren van een integrale aanpak door klimaatadaptatie te combineren met andere thema's (landbouw, gasloze wijken, natuurtransitie) • Middels een stresstest/risicodialoog is de regionale opgave al inzichtelijk gemaakt, of er is sprake van urgente problematiek. • Ministens 50% cofinanciering uit de regio.	Binnen dit scenario kan deze regeling innovatieve processen of technieken voor natuur-inclusieve landbouw ondersteunen.	
Pilots uitvoeringsprojecten Ruimtelijke adaptatie		De regeling richt zich op pilots, dus het project moet een innovatief proces, procedé of product behelzen. Zoals is te zien in de voorbeelden is een breed samengesteld consortium van belang. Denk hierbij aan het betrekken van LTO, waterschappen, natuurorganisaties, hoge school Van Hall Larenstein, Universiteit Groningen. Binnen de regeling is aangegeven dat rekening wordt gehouden met spreiding tussen regio's	



	• Samenwerking van minimaal twee lokale/regionale overheden. • €4.8 miljoen beschikbaar voor 2020. Afgelopen jaar zijn er drie pilots gehonoreerd door de minister. Er waren 40 aanvragen ingediend. De drie pilots waren: • Gebiedsaanpak Meerssen, Limburg <i>Betreft klimaatadaptatie, vergroten van bergings- en afvoercapaciteit door onder andere woningeigenaren te betrekken en waterbuffers te installeren. Vijf stakeholders zijn betrokken bij deze pilot.</i> • Klimaatadaptieve herstructurering van woonwijken in provincie Utrecht. <i>Woningbouwopgave van verschillende typen wijken waarin klimaatadaptatie wordt geïntegreerd. Vijf gemeenten en een kennisinstelling zijn betrokken.</i> • Koppelkansen klimaatadaptieve inrichting en aardgasvrije wijk, gemeente Groningen. <i>Aanleggen van warmtenet wordt gekoppeld met klimaatadaptieve opgaven. Burgerparticipatie staat centraal in deze pilot. Vijf stakeholders werken mee aan deze pilot.</i>	alsmede stedelijk en landelijk gebied. Aangezien tot nu toe vooral projecten in stedelijk gebied zijn gehonoreerd, biedt de regeling zeker aanknopingspunten met het project en lijkt indiening van een aanvraag in het najaar van 2019 kansrijk te kunnen zijn.	
EU/Provincie Fryslân, POP3 niet-productieve investeringen water	Deze regeling ondersteunt niet-productieve investeringen water voor KRW-doelen afkomstig uit de KRW-nota's of het Waterhuishoudingsplan. Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende KRW-doelen: • verbreding van overige te smalle hoofdwatgangen; • verbreding en/of natuurvriendelijke inrichting in ecologisch belangrijke hoofdwatgangen; of	De wateren rondom de Hegewarren: Sitebuorster Ie (KRW-boezemmeer), Kromme Ie en De Geau (beide KRW-boezemkanalen met scheepvaart) komen in aanmerking voor de regeling. De huidige oproep richt zich echter op het verbreden van bestaande hoofdwatgangen, niet de aanleg van nieuwe vaargeulen. Desalniettemin biedt het programma thematisch	



	• verbreding en/of natuurvriendelijke inrichting in te smalle of ecologische belangrijke KRW-hoofdwatervangsten of KRW-boezemkanalen. Belangrijke criteria: • Investering dient te worden uitgevoerd op locaties die zijn gespecificeerd op de KRW Opgavenkaart POP3 2018. • Subsidie wordt verstrekt voor kosten voor zover noodzakelijk en redelijk in relatie tot het doel van het project. • Proceskosten voor voorbereiding of uitvoering fysieke maatregelen bedragen maximaal 40% van de subsidiabele kosten. • Investering heeft een directe link met de landbouw. • Minimale subsidie €200.000.	voldoende aanknopingspunten om voor de nabije toekomst in de gaten te houden. Het advies is om vooralsnog geen rekening te houden met bijdragen vanuit dit programma.	
Thema 2 – Vaarweg infrastructuur			
EU, CEF Transport	<i>Zie hoofdstuk 4 voor een uitgebreide toelichting.</i> De transport call van 2019 (geopend tot 24 april) richtte zich op grensoverschrijdende weg-, spoorweg- en binnenvaarttrajecten & grensoverschrijdende verbindingen naar, en ontwikkeling van, zeehavens (<i>maritime ports</i>). Beschikbaar budget: € 65 miljoen De call na de zomer zal zich richten op ERTMS (European Rail Traffic Management System) en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (CNG, LNG, elektriciteit en waterstof). Budget is circa €350 miljoen. Beoordelingscriteria: • Relevantie (aansluiting EU beleid en call) • Kwaliteit (kwaliteit project en organisatie) • Maturity (projecten die snel van start kunnen gaan)	De eerste openingstelling van 2019 was gericht op zeehavens, en niet op binnenhavens. De openstelling na de zomer is gericht op infrastructuur voor treinen en alternatieve brandstoffen. Deze focus past niet binnen dit scenario. Momenteel wordt nog onderzocht of er via de haven van Harlingen, welke wel meer internationaal vrachtverkeer kent, mogelijkheden zijn.	



	Impact (toegevoegde waarde voor EU).		
EU – Life+	LIFE+ ondersteunt innovatieve projecten op het gebied van milieu (inclusief natuurbehoud/-ontwikkeling) en klimaat. De interesse van de EU gaat uit naar direct toepasbare, innovatieve oplossingen, met een zo groot mogelijke potentiële impact in de EU. LIFE-projecten bevinden zich in de test-/demo-/pilotfase. De regeling ondersteunt twee soorten projecten: - traditioneel; oplossing voor een specifiek probleem. Ondergrens voor dit soort projecten is €1 miljoen. - Integrale projecten; een integrale aanpak met betrekking tot meerdere opgaven.. Voor deze projecten is een omvang van rond de €8-12 miljoen gebruikelijk. Onderwerpen milieu (75% van het LIFE-budget): - Natuur & biodiversiteit (bijvoorbeeld het verbeteren van Natura 2000 gebieden) - Milieu & grondstofefficiency (voorbeelden van subonderwerpen: water, afval en luchtkwaliteit) - Informatie en bestuur (zoals een bewustwordingscampagne) Onderwerpen klimaat (25% van het LIFE-budget): - Broeikasgasreductie - Klimaatadaptatie - Informatie & bestuur Het budget is nog niet bekend gemaakt. Binnen LIFE worden drie subsidiepercentages gehanteerd (55% - 60% - 75%). Deze hangen samen met het betreffende subprogramma en de bijbehorende onderwerpen.	Binnen dit scenario kan er ingezet worden op verschillende thema's en soorten projecten. Omdat LIFE een Europese regeling is, geldt hier ook dat het project voor Europa voldoende innovatief, uniek, en replicabel moet zijn. Ook moet er worden aangesloten bij de doelstellingen van Europa. Dit betekent dat de natuur-inclusieve landbouw door natte grond moet worden bewerkstelligt met een nieuwe techniek/procedé of product gericht op Europese impact. In 2020 volgt een nieuwe call binnen deze regeling. Zowel een integraal als een traditioneel project zou kansrijk kunnen zijn.	



	Voorbeelden van projecten zijn; • Het programma LIFE IP Deltanatuur richt zich het herstel en ontwikkelen van de natuur van de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Zuidwestelijke Delta en de grote rivieren. Het programma wil een samenhangende aanpak formuleren met duidelijke rollen over de breedte van de thema's veiligheid, economie en ecologie. • Urban Adapt, gemeente Rotterdam. In dit project wordt extra opslagcapaciteit middels van getijdenparken en een waterplein om wateroverlast te beperken en de stad klimaatbestendig te maken.		
Thema 3 Natuur-inclusieve, biologische, circulaire of 'natte' landbouw			
Rijksoverheid – Regio Deals	In dit programma worden sociale, ecologische of economische problemen aangepakt in samenwerking met regionale partners en het Rijk. De regeling is een combinatie van financiële bijdragegeld met de mogelijkheid om eventueel belemmeringen in regelgeving en beleid weg te nemen, netwerken te vormen, of kennis te delen. Het programma is op dit moment gesloten. De volgende tranche wordt naar verwachting na de zomer opengesteld. De eerste twee tranches worden op dit moment geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie wordt het programma opnieuw (eventueel aangepast) opengesteld. Welke aanpassingen eventueel worden doorgevoerd zijn nog niet bekend. Per Regio Deal is er een minimale financiële bijdrage van € 5 miljoen en een maximale bijdrage van €40	In de tweede tranche zijn een tweetal Regio Deals gehonoreerd die in lijn liggen met problematiek omtrent bodemdaling. Zo wordt in de Regio Deal Groene Hart bodemdaling aangepakt, tevens met oog op het beperken van CO2-emissies. In Fryslân is er ook een Regio Deal gesloten voor natuur-inclusieve landbouw waarin een gebiedsgerichte aanpak centraal staat. Dit scenario richt zich hoofdzakelijk op natuur-inclusieve landbouw en de aanpak van bodemdaling. Let daarbij wel op dat de provincie Fryslân in de afgelopen ronde reeds een regio deal Natuurinclusieve landbouw sloot. Daarmee kan het zijn dat een andere focus (bijvoorbeeld klimaatadaptatie of vermindering CO² uitstoot) een grotere slagingskans biedt. Het advies is om hierover in contact te blijven met RVO.	



	miljoen uit het rijk. Partners uit de regio moeten minimaal hetzelfde bedrag aan cofinanciering bijdragen.		
Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE+) / RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)	Subsidie voor het produceren van duurzame energie met hernieuwbare energietechnieken, zoals zonnepanelen en windmolens. Categorieën duurzame energieproductie die in aanmerking komen zijn: • Biomassa; • Geothermie; • Water; • Wind; • Zon. Zonnepanelen moeten zijn aangesloten op een grootverbruikersaansluiting > 3 * 80 Ampère. Jaarlijks is er een voorjaarsopenstelling en een najaarsopenstelling. De volgende ronde (najaar 2019) opent begin oktober 2019. Voor indiening is een eHerkenningmiddel (betrouwbaarheidsniveau 1) nodig.	Aanvragen voor (grondgebonden) zonneparken moeten obstakelvrij zijn. Dit betekent dat de benodigde omgevingsvergunning aanwezig moet zijn.	



3.3 Klimaat robuust toekomstperspectief met een mix van functies/thema's

Tabel 2. Overzicht subsidiemogelijkheden (scenario 3)

Subsidieverstrekker, regeling/programma	Omschrijving en criteria	Relevantie in project	Kansrijkheid
Thema 1 - Klimaatadaptatie			
Rijksoverheid, ministerie I&W, subsidieregelingen Klimaatadaptatie Pilots uitvoeringsprojecten Ruimtelijke adaptatie	Met deze regeling ondersteunt het rijk koplopers op het gebied van klimaatadaptatie. Projecten kunnen zich richten onder andere richten op procestechnische innovaties, innovatieve technieken en maatregelen, burgerparticipatie, of het formuleren van een integrale aanpak door klimaatadaptatie te combineren met andere thema's (landbouw, gasloze wijken, natuurtransitie) • Middels een stresstest/risicodialog is de regionale opgave al inzichtelijk gemaakt, of er is sprake van urgente problematiek. • Ministens 50% cofinanciering uit de regio. • Samenwerking van minimaal twee lokale/regionale overheden. • €4.8 miljoen beschikbaar voor 2020. Afgelopen jaar zijn er drie pilots gehonoreerd door de minister. Er waren 40 aanvragen ingediend. De drie pilots waren: • Gebiedsaanpak Meerssen, Limburg <i>Betreft klimaatadaptatie, vergroten van bergings- en afvoercapaciteit door onder andere woningeigenaren te betrekken en waterbuffers te installeren. Vijf stakeholders zijn betrokken bij deze pilot.</i> • Klimaatadaptatieve herstructurering van woonwijken in provincie Utrecht. <i>Woningbouwopgave van verschillende typen wijken waarin klimaatadaptatie wordt</i>	De regeling ondersteunt processen waarin een integrale aanpak voor klimaatadaptatie wordt vormgegeven. Dit scenario ontleent zich goed voor de regeling, mits er wordt ingezet op een variant waar verschillende thema's aan de orde komen (woningbouw, waterretentie, bodemindaling, natuurtransitie). Binnen de regeling is aangegeven dat rekening wordt gehouden met spreiding tussen regio's alsmede stedelijk en landelijk gebied. Aangezien tot nu toe vooral projecten in stedelijk gebied zijn gehonoreerd, biedt de regeling zeker aanknopingspunten met het project en lijkt indiening van een aanvraag in het najaar van 2019 kansrijk te kunnen zijn.	



	<i>geïntegreerd. Vijf gemeenten en een kennisinstelling zijn betrokken.</i> Koppelkansen klimaatadaptieve inrichting en aardgasvrije wijk, gemeente Groningen. <i>Aanleggen van warmtenet wordt gekoppeld met klimaatadaptieve opgaven.</i> <i>Burgerparticipatie staat centraal in deze pilot.</i> <i>Vijf stakeholders werken mee aan deze pilot</i>		
EU/Provincie Fryslân, POP3 niet-productieve investeringen water	Deze regeling ondersteunt niet-productieve investeringen water voor KRW-doelen afkomstig uit de KRW-nota's of het Waterhuishoudingsplan. Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende KRW-doelen: - verbreding van overige te smalle hoofdwatgangen; - verbreding en/of natuurvriendelijke inrichting in ecologisch belangrijke hoofdwatgangen; of - verbreding en/of natuurvriendelijke inrichting in te smalle of ecologische belangrijke KRW-hoofdwatgangen of KRW-boezemkanalen. Belangrijke criteria: - Investering dient te worden uitgevoerd op locaties die zijn gespecificeerd op de KRW Opgavenkaart POP3 2018. - Subsidie wordt verstrekt voor kosten voor zover noodzakelijk en redelijk in relatie tot het doel van het project. - Proceskosten voor voorbereiding of uitvoering fysieke maatregelen bedragen maximaal 40% van de subsidiabele kosten. - Investering heeft een directe link met de landbouw - Minimale subsidie €200.000.	De wateren omgelegen de Hegewarren: Sitebuorster Ie (KRW-boezemmeer), Kromme Ie en De Geau (beide KRW-boezemkanalen met scheepvaart) komen in aanmerking voor de regeling. De regeling richt zich op het verbreden van bestaande hoofdwatgangen, niet de aanleg van nieuwe vaargeulen. Verder is het van belang dat er enkel noodzakelijke kosten worden gemaakt in relatie tot het doel van het project. Recreatie en toerisme vallen hier bijvoorbeeld niet onder.	



Thema 2 – Vaarweg infrastructuur			
EU, CEF Transport	<i>Zie hoofdstuk 4 voor een uitgebreide toelichting.</i> De call van 2019 (geopend tot 24 april) richtte zich o.a. op grensoverschrijdende weg-, spoorweg- en binnenvaarttrajecten & grensoverschrijdende verbindingen naar, en ontwikkeling van, zeehavens (<i>maritime ports</i>). Beschikbaar budget: € 65 miljoen De call na de zomer zal zich richten op ERTMS (European Rail Traffic Management System) en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (CNG, LNG, elektriciteit en waterstof). Budget is circa €350 miljoen. Beoordelingscriteria: • Relevantie (aansluiting EU beleid en call) • Kwaliteit (kwaliteit project en organisatie) • Maturity (uitvoeringsgereedheid) • Impact (toegevoegde waarde voor EU).	De eerste openingstelling van 2019 was gericht op zeehavens en niet op binnenhavens (gelegen op het comprehensive network). De openstelling rond de zomer is gericht op ERTMS voor treinen en alternatieve brandstoffen. Deze focus past niet binnen dit scenario.	
Rijksoverheid – Regio Deals	In het programma worden sociale, ecologische of economische problemen worden aangepakt in samenwerking met regionale partners en het Rijk. Het programma is een combinatie van financiële bijdragegeld met de mogelijkheid om eventueel belemmeringen in regelgeving en beleid weg te nemen, netwerken te vormen, of kennis te delen. Het programma is op dit moment gesloten. De volgende tranche wordt naar verwachting na de zomer opengesteld. De eerste twee tranches worden op dit moment geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie wordt het programma opnieuw (eventueel aangepast) opengesteld. Welke aanpassingen eventueel worden doorgevoerd zijn nog niet bekend.	In de tweede tranche zijn een tweetal Regio Deals gehonoreerd die in lijn liggen met problematiek omtrent bodemdaling. Zo wordt in de Regio Deal Groene Hart bodemdaling aangepakt, tevens met oog op het beperken van CO2-emissies. In Fryslân is er ook een Regio Deal gesloten voor natuur-inclusieve landbouw waarin een gebiedsgerichte aanpak centraal staat. Een Regio Deal biedt eventueel kansen voor dit scenario wanneer er wordt ingezet op klimaatadaptatie, woningbouw, natuur en recreatie. Let wel: Regio deal Noord-oost Fryslân is tevens ten dele gericht op recreatie en toerisme. In hoeverre dit een belemmering is voor een aanvraag moet nog worden onderzocht.	



	Per Regio Deal is er een minimale financiële bijdrage van € 5 miljoen en een maximale bijdrage van €40 miljoen uit het rijk. Partners uit de regio moeten minimaal hetzelfde bedrag aan cofinanciering bijdragen.		
EU – LIFE	LIFE ondersteunt innovatieve projecten op het gebied van milieu (inclusief natuurbehoud/-ontwikkeling) en klimaat. De interesse van de EU gaat uit naar direct toepasbare, innovatieve oplossingen, met een zo groot mogelijke potentiële impact in de EU. LIFE-projecten bevinden zich in de test-/demo-/pilotfase. De regeling ondersteunt twee soorten projecten: • traditioneel; oplossing voor een specifiek probleem. Ondergrens projectkosten: €1 miljoen. • Integrale projecten; een integrale aanpak met betrekking tot meerdere opgaven. Voor deze projecten is een omvang van rond de €8-12 miljoen gebruikelijk. Onderwerpen milieu (75% van het LIFE-budget): • Natuur & biodiversiteit (bijvoorbeeld het verbeteren van Natura 2000 gebieden) • Milieu & grondstofefficiency (voorbeelden van subonderwerpen: water, afval en luchtkwaliteit) • Informatie en bestuur (zoals een bewustwordingscampagne) Onderwerpen klimaat (25% van het LIFE-budget): • Broeikasgasreductie • Klimaatadaptatie • Informatie & bestuur Het subsidiepercentage bedraagt in de meeste gevallen maximaal 55%.	Binnen dit scenario kan er ingezet worden op verschillende thema's en soorten projecten. Omdat LIFE een Europese regeling is, geldt hier ook dat het project voor Europa voldoende innovatief, uniek, en replicabel moet zijn. Ook moet er worden aangesloten bij de doelstellingen van Europa. In 2020 volgt een nieuwe call binnen deze regeling. Zowel een integraal als een traditioneel project zou kansrijk kunnen zijn.	



	Vanaf 4 april 2019 is er een LIFE call geopend. Het beschikbare budget voor deze call betreft € 400 miljoen. De procedure verschilt per subprogramma (milieu: 2-traps aanpak: deadline concept note = half juni; deadline full proposal = eind januari 2020). De volgende (en laatste) LIFE-call van het huidige programma, dat loopt tot en met 2020, zal in april 2020 worden geopend en is vergelijkbaar met de huidige call.		
Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE+) / RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)	Subsidie voor het produceren van duurzame energie met hernieuwbare energietechnieken, zoals zonnepanelen en windmolens. Categorieën duurzame energieproductie die in aanmerking komen zijn: • Biomassa; • Geothermie; • Water; • Wind; • Zon. Zonnepanelen moeten zijn aangesloten op een <i>grootverbruikersaansluiting > 3 * 80 Ampère</i>. Jaarlijks is er een voorjaarsopenstelling en een najaarsopenstelling. De volgende ronde (najaar 2019) opent begin oktober 2019. Voor indiening is een eHerkenningmiddel (betrouwbaarheidsniveau 1) nodig.	Aanvragen voor (grondgebonden) zonneparken moeten obstakelvrij zijn. Dit betekent dat de benodigde omgevingsvergunning aanwezig moet zijn. Let op: vanaf 2020 zal de SDE veranderen. Subsidie wordt dan niet meer verstrekt op basis van CO² (SDE++). Vooralsnog is onduidelijk of maatregelen die bodemdaling tegengaan (en dus aanzienlijke CO² uitstoot vermijden) subsidiabel worden gesteld onder SDE++. Hiertoe loopt momenteel een lobby.	

3.4 Onderzochte, maar niet kansrijke subsidieregelingen en programma's

- INTERREG EUROPE – Deze regeling is niet gericht op de uitvoering van fysieke projecten, maar op interregionale samenwerking voor het uitwisselen van beleidservaringen tussen lokale overheden
- Fysieke investeringen – Deze regeling is gericht op landbouwondernemers die hun bedrijf willen verduurzamen.
- LEADER Noordwest-Fryslân – Regeling stimuleer activiteiten voor het versterken van de veerkracht van de regio, relatie stad-platteland, sociale innovatie en biedt ondersteuning bij het uitwerken van onderzoeken en experimenten. Inhoudelijk sluit de regeling niet aan bij een gebiedsontwikkeling.
- EFRO-Proeftuinen – Regeling is gericht op MKB'ers die een innovatie naar de markt willen brengen. Inhoudelijk sluit de regeling daarom niet aan bij een gebiedsontwikkeling.
- EU- INTERREG NSR: Hoofddoel van de regeling is kennisuitwisseling van praktijkervaringen en methodieken. Daarom is deze minder geschikt voor de uitvoering van fysieke projecten.
- EU INTERREG Deutschland-Nederland: deze regeling is gericht op product- en procesinnovaties van MKB'ers. De samenwerking tussen MKB en kennisinstellingen wordt binnen deze regeling gestimuleerd. Dit uitgangspunt van de regeling sluit niet aan op de beoogde gebiedsontwikkeling.

3.5 Doorkijk Nederlands subsidielandschap en nieuwe EU-programma's

3.5.1 Doorkijk Nederlands subsidielandschap

In de aanbestedingsbrief van het Delta Programma 2019 heeft de regeringscommissaris voor het Delta Programma de minister van IW aanbevolen om te komen tot een nationaal plan voor bodemdaling.

In het deltaprogramma 2019 is opgenomen dat het Rijk een wijziging van de Waterwet aan het voorbereiden is om subsidies uit het Deltafonds voor regionale maatregelen tegen wateroverlast juridisch mogelijk te maken. Het Rijk heeft tevens voor het stimuleringsprogramma 2018-2022 €20 miljoen aan extra middelen beschikbaar gesteld.

Hiertoe is het subsidieprogramma Pilots uitvoeringsprojecten Ruimtelijke adaptatie geïntroduceerd, dat naar verwachting ook de komende jaren nog actueel zal blijven. De criteria voor een bijdrage uit deze regeling zijn opgenomen in de matrices.

Klimaatakkoord

Op vrijdag 28 juni is het Klimaatakkoord gepresenteerd door minister Wiebes (EZK). Hierin worden diverse subsidieregelingen – en programma's aangekondigd. De meest relevante aanknopingspunten voor de Hegewarren zijn subsidies voor kringlooplandbouw. Er wordt € 120 miljoen beschikbaar gesteld voor het produceren van levensmiddelen (landbouw) met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en zorgvuldig beheer van de bodem. Het is nog afwachten welke concrete regelingen hiervoor komen.



SDE++

In 2020 wordt de stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie verbreed. De verbrede SDE++ gaat zich richten op CO₂-reductie in plaats van opgewekte duurzame energie. De SDE++ moet op kosteneffectieve manier bijdragen aan het bereiken van de nationale emissiereductie-doelstelling van 49% in 2030. Deze verandering heeft negatieve gevolgen voor de businesscase van zonnepanelen. Aan het eind van het jaar wordt meer bekend over de openstelling van de SDE++ regeling, de open te stellen categorieën en de bijhorende basisbedragen. De verwachting is dat windenergie een sterke concurrentiepositie zal verkrijgen binnen de nieuwe SDE++.

3.5.2 Doorkijk nieuwe EU-programma's

LIFE 2021-2027

Het LIFE-budget wordt waarschijnlijk verhoogd naar € 7,27 miljard voor de periode 2021-2027 (een verdubbeling van het budget van de huidige programmaperiode). De uiteindelijke hoogte van het budget zal afhangen van het akkoord over het volgende MFF (Multiannual Financial Framework).

Het nieuwe LIFE-programma zal bestaan uit de volgende onderwerpen:

- Milieu:
 - natuur en biodiversiteit;
 - circulaire economie en levenskwaliteit.
- Klimaatactie:
 - mitigatie van en aanpassing aan klimaatverandering;
 - overgang naar schone energie.

LIFE heeft in vergelijking met andere programma's - zoals Horizon 2020 en CEF - een beperkt budget en wordt dan ook beschouwd als een 'niche-programma'. Aangezien klimaatverandering c.q. duurzaamheid een zeer belangrijk onderwerp is, wil de EU dat LIFE beter aansluit op andere EU-programma's, zodat LIFE als 'katalysator' kan dienen (en dat LIFE-projecten ook in aanmerking kunnen komen voor subsidies en leningen vanuit andere EU-programma's).

3.5.3 Interreg Deutschland-Nederland & NSR 2021-2027

De Europese Commissie heeft met de publicatie van de nieuwe conceptverordeningen voor het Europees cohesiebeleid in mei 2018 het startschot gegeven voor de voorbereiding van het Interreg-programma Deutschland-Nederland 2021-2027. Op dit moment wordt er discussie gevoerd over de thematische prioriteiten binnen dit programma. Deze dienen aan te sluiten bij de doelstellingen die zijn opgenomen in de conceptverordening:

- een slimmer Europa door de bevordering van een innovatieve en slimme economische transformatie
- een socialer Europa door de uitvoering van de Europese pijler van sociale rechten
- een Europa dat dicht bij de burger staat door de duurzame en geïntegreerde ontwikkeling van stads-, plattelands- en kustgebieden, alsook lokale initiatieven te bevorderen

Mogelijke/voorlopige thema's binnen deze doelstellingen zijn als volgt:



- Een slimmer Europa:² technologietransfer, innovatiegerichte klimaatthema's, water (waterzuivering, waterbescherming), natuur en milieu (innovatiegerichte thema's) en mobiliteit in de grensregio (innovatief vooruitstrevend).
- Een socialer Europa dat dichterbij de burger staat: arbeidsmarkt, onderwijs, cultuur en cultureel erfgoed (daaronder valt ook het thema toerisme), gezondheid en verpleging, natuur en milieu (niet-innovatiegerichte thema's), ruimtelijke ontwikkeling en demografie en kleine projecten (*people to people*-projecten) die de effecten van Europese samenwerking direct zichtbaar maken voor het publiek.

Op dit moment is het nog niet bekend hoe het Interreg-programma NSR eruit komt te zien.

3.5.4 Andere mogelijkheid: EIB-lening

De EIB (*Europese Investment Bank*) verstrekt leningen aan individuele projecten (waaronder infrastructuur), waarvan de investeringskosten meer dan € 25 miljoen bedragen. Daarnaast bedraagt de EIB-lening maximaal 50% van de investeringskosten. In de praktijk komt het aandeel van de EIB-lening uit op een derde.

De EIB financiert ook meerjarige investeringsprogramma's met behulp van een *framework loan*. Hiermee kunnen meerdere projecten binnen een programma, die meestal worden uitgevoerd door overheidsorganisaties, worden gefinancierd. Doorgaans gaat het om projecten op het gebied van infrastructuur, energie-efficiëntie/hernieuwbare energiebronnen, vervoer en stadsvernieuwing.

De looptijd van een EIB-lening bedraagt doorgaans 15 jaar, maar langer is ook mogelijk (tot maximaal 30 jaar). De rente kan verschillende vormen aannemen (vast, variabel, herzienbaar of omzetbaar).

² Deze thema's hebben voornamelijk betrekking op de volgende sectoren: Agrofood, HTSM, Energie en Health.



4. Toelichting en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de kansrijke subsidieprogramma's en de te nemen vervolgstappen binnen de verschillende scenario's.

4.1 Scenario 1: Autonome situatie

Het voortzetten van de autonomie situatie wordt primair aangemerkt als regulier onderhoudswerk met lage innovatiewaarde waarvoor de subsidiemogelijkheden gering zijn.

4.2 Scenario's 2 en 3

Met name het thema's natuur inclusieve landbouw, klimaatadaptatie, terugdringen van CO² uitstoot en recreatie en toerisme bieden binnen deze scenario's kansen op het gebied van subsidies. De conclusies en aanbevelingen voor de belangrijkste regelingen staan hieronder samengevat.

4.2.1 LIFE

Binnen LIFE onderscheid gemaakt tussen twee projecten:

- traditioneel; oplossing voor een specifiek probleem. Ondergrens projectkosten: €1 miljoen.
- Integrale projecten; een integrale aanpak met betrekking tot meerdere opgaven.. Voor deze projecten is een omvang van rond de €8-12 miljoen gebruikelijk.

Traditionele projecten zijn pilot-, demonstratie-, best practice-, of informatie- en bewustwordingsprojecten. Voorbeelden van traditionele projecten die enigszins vergelijkbaar zijn met de koppelkansen voor de Hegewarren:

- Going up a level – In het park Drents-Friese Wold worden sloten en greppels gedempt of ondieper gemaakt om de grondwaterstand te laten stijgen. Het doel hiervan is om de natte heide te ontwikkelen. Tevens worden op voormalige landbouwgronden de bovenste, bemeste bovenlaag verwijderd zodat er vochtige heide en heischraal grasland kan ontstaan.
- A Better LIFE for Bittern – in dit project verbeteren en vergroten Natuurmonumenten en de provincie Overijssel het leefgebied van grote karekiet en roerdomp in de IJsseldelta (Zwarte meer en Drontermeer). Projectgrootte: €2,3 miljoen, bijdrage EU: €1,1 miljoen.
- In het GAIA Sense-project wordt een innovatief, betaalbaar en aanpasbaar slimme landbouw systeem gedemonstreerd. Het doel van het project is om het gebruik van chemicaliën en natuurlijke grondstoffen te verminderen met instandhouding of toename van de oogst. De systemen worden gedemonstreerd op verschillende gewassen en op verschillende terreinen en onder verschillende klimaattechnische condities. Projectgrootte: €3 miljoen, bijdrage EU: €1,7 miljoen.
- Het AMDRYC4-project implementeert adaptatiemaatregelen om landbouwgebieden weerbaarder te maken voor de effecten van klimaatverandering. Het doel van het project is om deze maatregelen te ontwikkelen en te promoten in mediterrane droge landbouwgebieden. Projectgrootte: €1,9 miljoen, bijdrage EU: €1,1 miljoen.
- Het ARIMEDA-project demonstreert verminderingen in de uitstoot van ammonia met behulp van specifieke bemestingstechnieken waarbij gebruik wordt gemaakt van ruwe en verteerde varkensmest. De techniek die hierbij wordt ingezet is het injecteren van mest in irrigatiesystemen. In het project worden verschillende technieken geëvalueerd om de meest kosteneffectieve techniek te bepalen. Projectgrootte: €2,6 miljoen, bijdrage EU: €1,5 miljoen.



Integrale projecten zijn regionale, nationale of transnationale projecten met een groot bereik. Tevens zijn behelzen integrale projecten een meer programmatische aanpak welke zich richt op een impact op de lange termijn. Voorgaande jaren zijn binnen het thema milieu projecten met de volgende onderwerpen ondersteund binnen LIFE:

- "Healthy Heath" – herstelde twee agrarische enclaves en herstelde habitats over een totale oppervlakte van 285 ha, om een gebied van natte en droge heide in het Natura 2000-netwerkgebied Dwingelderveld te vergroten en te verbinden. Het herstel van de heide was gebaseerd op twee kernacties: i) het uitgraven van de bovengrond van de voormalige agrarische enclaves om het hoge nutriëntengehalte van de bodem als gevolg van de landbouwactiviteit te verwijderen, en ii) het herstel van de oorspronkelijke hydrologie. Projectgrootte: €8 miljoen, bijdrage EU: €4 miljoen.
- Implementatie van integraal riviermanagement;
- het ontwikkelen van natuurmanagement als een branche binnen de landbouw op landelijke schaal;
- lange-termijn conservatie van graslanden en habitat;
- verbetering van de luchtkwaliteit in acht Hongaarse regio's;
- optimalisatie van het beheer van Natura 2000 gebieden.

Integrale projecten voor de huidige openstelling moeten zich in ieder geval richten op:

- natuuronderhoud- of ontwikkeling (zoals Healthy Heath hierboven, de focus ligt op Natura 2000 en instandhouding habitat en flora en fauna)
- water, implementatie van riviermanagement plannen
- afval, implementatie van afvalmanagement plannen
- luchtkwaliteit, implementatie van luchtkwaliteit plannen.

Aanbevelingen voor LIFE

Op basis van bovenstaande voorbeelden en thematische criteria is de conclusie dat, in de huidige vorm een traditioneel project meer in lijn ligt met de opgave voor de Hegewarren dan een integraal project. Integrale projecten dienen een dermate groot bereik te hebben wat realistisch gezien niet te behalen valt met de beoogde gebiedsontwikkeling. Wanneer er wordt ingezet op het bestrijden van veenoxidatie, maaiveldafval en verdroging van een Natura 2000-gebied is dit een specifiek probleem dat onder de noemer traditioneel project valt.

Scenario's 2 en 3 sluiten aan met de volgende LIFE-onderwerpen binnen het sub-programma milieu:

- Binnen het sub-onderwerp milieu en grondstofefficiëntie: water en droogte. In het bijzonder:
 - natuur-gebaseerde oplossingen voor natuurlijke waterretentie maatregelen welke de infiltratie en opslag van water doen toenemen.
- Binnen het sub-onderwerp milieu en grondstofefficiëntie: geïntegreerd en duurzaam bodemmanagement. Dit type bodemmanagement is in lijn met de VN's Voluntary Guidelines for Sustainable Soil Management. In deze handleiding worden onder meer onderwerpen genoemd als;
 - Het voorkomen, minimaliseren en mitigeren van bodemverzuiling.
 - Het verbeteren van grondwatermanagement.

Specifieke aandachtspunten zijn voor een LIFE-aanvraag met traditioneel project zijn:

- Alhoewel er geen minimum budgetgrootte voor projecten door LIFE is gesteld, krijgen kleine projecten (i.e. minder dan €500.000 totale kosten) zelden een positieve beschikking omdat de



output en toegevoegde waarde te gering zijn. Projecten boven de €5 miljoen kunnen ook in aanmerking komen voor LIFE.

- Het subsidiepercentage is doorgaans maximaal 55%, maar in het geval van natuur & biodiversiteit kan dit oplopen tot 75%.
- Planning: de uitvoering mag niet eerder starten dan halverwege 2020, omdat eerst moet de grant agreement worden ondertekend.
- Het is niet noodzakelijk om buitenlandse partners te betrekken bij het project, maar is wel wenselijk (gelet op de beoordelingscriteria).
- Kwantificering c.q. monitoring is erg belangrijk binnen LIFE (beschrijving van 0-situatie en de impact/resultaten van een project).
- Voor het thema milieu geldt, zoals genoemd in de matrix hierboven een 2-trapse aanvraag. In de eerste instantie wordt een concept note ingediend. Indien er groen licht wordt gegeven voor de concept note, kan een full proposal in januari 2020 worden ingediend. Voor de concept note is het van belang dat er al een gedegen inzicht in de kosten van het project wordt voorgelegd. Het verschil van projectkosten tussen de conceptnote en de full proposal mag namelijk niet meer dan 10% zijn.
- Het stevige concurrentieveld voor LIFE heeft als resultaat dat aanvragen een slagingskans hebben van 15%. Indien er groen licht voor de concept note wordt gegeven, neemt deze kans aanzienlijk toe.

De huidige tranche lijkt te vroeg te komen voor Hege Warren. Echter, in 2020 wordt een nieuwe tranche verwacht die nagenoeg gelijk zal zijn aan de huidige.

4.2.2 Pilots Uitvoeringsprojecten Klimaatadaptatie

Het budget binnen de regeling Pilots Uitvoeringsprojecten Klimaatadaptatie is relatief beperkt (€4,8 miljoen). Aangezien er in de vorige tranche 40 aanvragen zijn ingediend, waarvan er drie zijn gehonoreerd, is de concurrentie ook hier sterk aanwezig. Met oog op het totale budget van de subsidieregeling zal een subsidiebijdrage aan de totale investering van de gebiedsontwikkeling echter marginaal zijn.

Zoals in de bovenstaande matrix opgenomen, hebben de volgende projecten afgelopen jaar een bijdrage gekregen:

- Gebiedsaanpak Meerssen, Limburg
Klimaatadaptatie-project waarbij de bergings- en afvoercapaciteit worden vergroot door onder andere woningeigenaren te betrekken en waterbuffers te installeren. Vijf stakeholders zijn betrokken bij deze pilot.
- Klimaatadaptieve herstructurering van woonwijken in provincie Utrecht.
Woningbouwopgave van verschillende typen wijken waarin klimaatadaptatie wordt geïntegreerd. Vijf gemeenten en een kennisinstelling zijn betrokken.
- Koppelkansen klimaatadaptieve inrichting en aardgasvrije wijk, gemeente Groningen.
Aanleggen van warmtenet wordt gekoppeld met klimaatadaptieve opgaven. Burgerparticipatie staat centraal in deze pilot. Vijf stakeholders werken mee aan deze pilot

Aanbevelingen

Wanneer de gebiedsontwikkeling wordt opgedeeld in deelprojecten (of enkel wordt ingezet op het verhogen van de waterpeil) kan de subsidieregeling wel een substantiële bijdrage leveren. Hierbij valt te denken aan pilots voor natte, klimaatslimme landbouw. De regeling ontleent zich goed voor een integrale aanpak, waarbij klimaatslimme landbouw wordt gecombineerd met de natuurtransitie (i.e. tegengaan verdroging Alde Feanen).



Specifieke aandachtspunten voor pilots uitvoeringsprojecten klimaatadaptatie:

- Aan de hand van bovenstaande voorbeelden wordt duidelijk dat een breed samenwerkingsverband de voorkeur heeft. Met dit inzicht kan eventueel de samenwerking worden opgezocht met partijen als Van Hall Larenstein, LTO, provincie Fryslân, en Wetterskip Fryslân.
- Stresstesten moeten zijn uitgevoerd of urgentie moet aantoonbaar zijn.
- De minister houdt bij het selecteren van projecten rekening met de geografische en thematische spreiding, en spreiding over landelijk en stedelijk gebied.
- Pilots betreffen geen reguliere beheer- en onderhoudsprojecten.
- Minimaal twee overheden zijn betrokken.
- Betrokkenheid van kennisinstellingen of ondernemingen, en internationale samenwerking is een pluspunt.

Terwijl de regeling stelt dat er rekening wordt gehouden het selecteren projecten met de spreiding over het landelijk en stedelijk gebied, valt op dat de tot nu toe gehonoreerde projecten voornamelijk zijn gericht op de gebouwde omgeving. Dit biedt kansen voor de gebiedsontwikkeling Hegewarren in de volgende ronde in het najaar. Het verdient dan ook de sterke aanbeveling om de komende maanden te gebruiken om een samenwerkingsproject uit de gebiedsopgave te identificeren dat past binnen de criteria van de regeling.

4.2.3 Regio Deals

Veenoxidatie, vernatting, maaiveldddaling in de Hegewarren en de verdroging van en recreatiedruk op het Natura 2000-gebied Alde Feanen zijn uitdagingen die nauw met elkaar samenhangen. Een integrale aanpak van deze problematiek is in lijn met eerdere Regio Deals.

Evenals de Pilots Uitvoeringsprojecten klimaatadaptatie zijn de Regio Deals in 2018 ook overtekend. Van de 88 voorstellen zijn 12 voorstellen gehonoreerd. Ook hier is de concurrentie sterk aanwezig. Voor een Regio Deal is er een minimale financiële bijdrage van € 5 miljoen en een maximale bijdrage van €40 miljoen uit het Rijk. Dit betekent dat een Regio Deal een substantiële bijdrage kan leveren aan de opgave die er ligt.

Voorbeelden van Regio Deals die vergelijkbaar zijn met de huidige opgave voor de Hegewarren:

- Bodemdaling Groene Hart – Rijk en regio werken hier samen aan nationale kennisontwikkeling met testsites in het Groene Hart, vernieuwd ondernemerschap voor agrarische bedrijven, CO₂-reductie en toekomstbestendig bouwen en wonen in het veengebied.
- Natuurinclusieve landbouw – in deze Regio Deal investeren het Rijk, de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de regionale landbouw- en natuursector en de wetenschap in de toekomst van het platteland in dit gebied. Een gebiedsgerichte aanpak vormt de kern van deze regio deal, waarbij een goede balans tussen landbouw, toeristische recreatie, natuur en landschapskwaliteit een belangrijke bijdrage levert aan de vitaliteit van de woon- en leefgemeenschappen.
- Noordoost Fryslân – Rijk en regio werken samen om in woon-, leef- en vestigingsklimaat in het Noordoost Fryslân te versterken. De Regio Deal is toegespitst op de arbeidsmarkt, ondernemerschap, innovatie en gebiedsmarketing. Een belangrijk onderdeel van de Regio Deal is het aantrekkelijker maken van het gebied voor bewoners en toeristen door het gebied anders in te richten met respect voor natuur en perspectief voor de aanwezige landbouw.



Aanbevelingen

De bovengenoemde Regio Deals tonen veel raakvlak met de koppelkansen die zich voordoen in scenario's 2 en 3. Van belang is dat er een focus wordt aangebracht in de problematiek die in een dergelijke Regio Deal zou kunnen worden opgepakt. Hierbij valt te denken aan het combineren van bodemdaling en verdroging. Het combineren van het terugdringen van veenoxidatie (en dus het reduceren van CO₂-uitstoot), het terugdringen van bodemdaling en het klimaatbestendig maken van een natura-2000 gebied is een samenhangende en integrale opgave die in lijn ligt met het inhoudelijke bereik van de Regio Deals in het voorgaande jaar.

Specifieke aandachtspunten voor Regio Deals:

- De exacte inhoud en vorm van de nieuwe Regio Deals worden bepaald op basis van de evaluatie van de eerste twee tranches die momenteel wordt uitgevoerd. Daarom is het niet bekend in hoeverre een nieuwe Regio Deal uniek moet zijn voor Nederland, uniek moet zijn voor de regio, en of eenzelfde regio een aanvraag mag doen voor een soortgelijke uitdaging. Laatstgenoemde is in het bijzonder relevant voor de Hegewarren, aangezien er in de provincie al Regio Deals zijn gesloten met als inhoudelijke thema's natuurinclusieve landbouw en toerisme.
- Aangezien de vorige tranche uitging van een integrale aanpak van verschillende thema's, is het aannemelijk dat hierop weer wordt ingezet.
- De eerdere tranche heeft uitgewezen dat, met name bij integrale opgaven, wel een sterke focus moet worden aangebracht op de in te brengen activiteiten. Het activiteitenprogramma moet één geheel vormen en er moet geen sprake zijn van diverse losstaande projecten.
- Naar verwachting komt er in de zomer van 2019 vanuit RVO een nieuwe oproep voor het indienen van projectvoorstellen.

4.2.4 Overige aanbevelingen

SDE++

Start tijdig met het bepalen van de aanvraagstrategie, in ieder geval zodra duidelijk is in welke installaties men interesse heeft. Naar verwachting is de najaarsronde van 2019 de laatste ronde waarin u een positieve business case op de investering van zonnepanelen kunt realiseren. Het is aan te bevelen om geplande investeringen in zonnepanelen te toetsen op de voorwaarden.

Daarnaast biedt het nieuwe SDE++ programma na 2020 kansen voor maatregelen die CO₂ uitstoot vermijden. De precieze invulling is nog niet bekend. Om maatregelen die bodemdaling tegengaan op te nemen in de SDE++ wordt momenteel een lobby gevoerd.



5. CEF Transport & herziening TEN-T

CEF (*Connecting Europe Facility*) is een financieringsinstrument van de EU gericht op het bevorderen van de concurrentiekracht en het stimuleren van economische groei.³ Daartoe ondersteunt CEF projecten op het gebied van transport, energie en telecom. Voor deze drie sectoren c.q. pijlers heeft de EU € 33,2 miljard euro beschikbaar gesteld voor de periode 2014-2020.

5.1 CEF Transport 2014-2020

Met CEF Transport wil de EU ontbrekende schakels en knelpunten op het uitgebreide Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) aanpakken. Dit netwerk, dat door de EU is vastgesteld, bestaat uit het *core network* (kernnetwerk) en het *comprehensive network* (uitgebreide/onderliggende netwerk). De EU wil dat het core network uiterlijk in 2030 wordt voltooid; het comprehensive network dient uiterlijk in 2050 gereed te zijn.

Het budget van CEF Transport voor de periode 2014-2020 bedraagt circa € 24 miljard, waarvan € 22,4 miljard beschikbaar is voor subsidies. Het merendeel van het CEF-budget is bestemd voor belangrijke grensoverschrijdende projecten en projecten die inspelen op de voornaamste knelpunten op de negen TEN-T multimodale core network-corridors. Ook is er CEF-budget beschikbaar voor verkeersmanagementsystemen om optimaal gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. De CEF-middelen worden overwegend toegekend in de vorm van subsidies. Daarnaast is er in het huidige CEF-programma een *blending call* gepubliceerd in 2017 en wordt er in 2019 wederom een dergelijke call geopend.

5.1.1 Calls in het verleden (tot 2019)

Het CEF Transport budget wordt verdeeld over meerdere *calls for proposals* (oproepen tot het indienen van projectvoorstellen), die gebaseerd zijn op meerjarige en jaarlijkse werkprogramma's. Binnen CEF Transport wordt elk jaar tenminste één call geopend. In 2017 vond er een blending call plaats (gericht op het core network), waarbij sprake is van een combinatie van subsidie en geleend geld (EIB en/of een andere bij de EIB geregistreerde bank). Blending calls zullen steeds vaker plaatsvinden in de nabije toekomst. Alleen in 2014 en 2016 kon voor bepaalde projecten op het comprehensive network een CEF-aanvraag worden ingediend.

5.1.2 Eerste call 2019

De eerste CEF Transport call van 2019 was geopend tussen 8 januari tot en met 24 april en was geschikt voor projecten op het uitgebreide netwerk. Deze call richtte zich op:

1. Het uitgebreide netwerk: grensoverschrijdende weg-, spoorweg- en binnenvaarttrajecten & grensoverschrijdende verbindingen naar, en ontwikkeling van, zeehavens (*maritime ports*). Beschikbaar budget: € 65 miljoen;
2. Het verminderen van geluidsoverlast van spoorwegen: het aanpassen van bestaande goederenwagons. Beschikbaar budget: € 35 miljoen.

Voor projecten op het uitgebreide netwerk konden aanvragen voor zowel *studies* (diverse onderzoeken) als *works* (realisatie van de investering), of een combinatie van beiden, worden ingediend. In het geval van studies bedraagt de subsidiebijdrage maximaal 50% van de onderzoekskosten; de bijdrage voor works-aanvragen varieert tussen de 10% en 40% van de projectkosten (voor zeehavens: maximaal 20%).

³ CEF Transport is de opvolger van het TEN-T programma 2007-2013 (met een budget van circa € 8 miljard).



Wat betreft de ontwikkeling van zeehaven kwamen de volgende onderdelen/activiteiten in aanmerking voor subsidie:

- Studies: technische, juridische of financiële studies (zoals een business case of MKBA) en de voorbereiding van (benodigde documentatie voor) tenders en vergunningaanvragen (inclusief Milieueffectrapportage) voor de bouw of upgrade van infrastructuur.
- Works:
 - Het realiseren van achterlandverbindingen met het uitgebreide netwerk (inclusief digitale oplossingen om de connectiviteit binnen een havengebied te verbeteren);
 - Het verbeteren van de toegang tot de haven (zoals het aanleggen van golfbrekers & toegangskanalen en het verrichten van baggerwerkzaamheden);
 - Het realiseren van haveninfrastructuur (bijvoorbeeld interne havenbassins en landwinning);
 - Het creëren van ontvangstfaciliteiten voor olie en ander afval (om te voldoen aan de milieueisen);
 - Het implementeren van nieuwe faciliteiten en technologieën met betrekking tot het gebruik van alternatieve brandstoffen en energie (met uitzondering van pilotprojecten).

Het volgende kwam niet in aanmerking voor een CEF-bijdrage: bovenbouw, de bouw en uitbreiding van terminals, opslagplaatsen/magazijnen, onderhoud, infrastructuur en voorzieningen bestemd voor cruiseschepen, vracht- en passagiersterminals, infrastructuur specifiek voor private exploitanten en 'community systems' die niet overeen komen met het voorstel van het EU-agentschap EMSW

INEA beschouwde het volgende als ideale aanvragen:

- Het verbeteren van de spoortoegang tot een *comprehensive port*;
- Een IT-systeem om de connectiviteit met andere spelers in de *supply chain* te verbeteren, bijvoorbeeld via de ontwikkeling van een *port community-system*;
- Landwinning en de bouw van een LNG-bunkerfaciliteit in een haven;
- Het verlengen van de interne havenbassin om plaats te bieden aan grotere ropax-schepen;
- Het realiseren van een toegangskanaal of het investeren in navigatiehulpmiddelen om de toegang tot een haven te verbeteren;
- Faciliteiten en uitrusting voor veiligheidscontroles ten behoeve van containers in een haven;
- Baggerwerkzaamheden om de diepte van de vaargeul te vergroten;
- Het bouwen van een ontvangstfaciliteit voor slib van schepen.

Tijdens de informatiedag op 17 januari 2019 benadrukte het EU-uitvoeringsagentschap INEA dat de *maturity* (uitvoeringsgereedheid) van een projectvoorstel tijdens de eerste CEF Transport call van 2019 een belangrijkere rol speelt.⁴ Reden hiervoor is het naderende einde van het huidige CEF-programma dat loopt tot eind 2020 (met een uitloop in de realisatie van projecten tot en met 2023). Alle works-aanvragen dienen vergezeld te zijn van een MKBA-analyse. Daarnaast moeten indieners aantonen dat er sprake is van een financieringstekort.

Een vergelijkbare call - gericht op de ontwikkeling van havens op het comprehensive network - zal wederom worden geopend tijdens het nieuwe CEF-programma, dat start vanaf 2021 (zie verderop).

⁴ Naast maturity hanteert INEA de volgende beoordelingscriteria: *relevance* (aansluiting EU beleid en call), *impact* (toegevoegde waarde voor EU) en *quality* (kwaliteit van het project en de -organisatie). Deze criteria zijn op alle calls van toepassing.



5.1.3 Resterende CEF periode (tot en met 2020)

Rond de zomer van 2019 zal er nog een CEF Transport call worden gepubliceerd (blending facility call). Deze call van circa € 200 miljoen richt zich op ERTMS en (infrastructuur voor) alternatieve brandstoffen (CNG, LNG, elektriciteit en waterstof). Onder het laatste valt ook het inzetten van schonere voertuigen (vrachtwagens, bussen en schepen). Voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en schone(re) voertuigen worden subsidiepercentages toegepast (10%-20%). Alleen voor projecten gelegen op het core network - met uitzondering van voertuigen - kan er een aanvraag worden ingediend betreffende uitvoeringswerkzaamheden.

Daarnaast wordt er in eind 2019/begin 2020 nog een call geopend, waarvoor het resterende CEF-budget voor de periode 2014-2020 wordt benut. Het is op dit moment nog niet bekend welke prioriteiten hieronder vallen en welke type projecten (op het core en/of comprehensive network) hiervoor in aanmerking komen.

5.2 CEF Transport 2021-2027

In 2021 zal het nieuwe CEF-programma starten, dat wederom bestaat uit drie pijlers/sectoren: transport, energie en digitaal (in plaats van telecom). De EC heeft reeds voorgesteld om het totale budget voor het nieuwe CEF-programma te verhogen.

Gebaseerd op de verordening ten behoeve van CEF 2021-2027, die door het Europese Parlement in april 2019 is vastgesteld, is het de bedoeling dat er in het nieuwe CEF-programma meer synergie tussen de drie pijlers wordt bereikt. Daarnaast komt de nadruk in toenemende mate te liggen op het tegengaan van klimaatverandering (CO₂-reductie), in lijn met onder meer het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015, en milieuvriendelijke en sociaal duurzame projecten.

De algemene CEF-doelstelling luidt als volgt: *“Het opbouwen, ontwikkelen, moderniseren en voltooien van de trans-Europese netwerken op het gebied van transport, energie en digitaal en het faciliteren van grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hernieuwbare energie, rekening houdend met de lange termijn verbintenissen omtrent decarbonisatie, met als doel de versterking van het Europese concurrentievermogen, slimme, duurzame en inclusieve groei, territoriale, sociale en economische cohesie, toegang tot en integratie van de interne markt en met nadruk op synergiën tussen transport-, energie- en digitale sectoren.”*

Voor de pijler transport gelden de volgende specifieke doelstellingen:

1. Het bijdragen aan de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot efficiënte, onderling verbonden en multimodale netwerken en infrastructuur voor slimme, interoperabele, duurzame, inclusieve, toegankelijke, veilige en beveiligde mobiliteit;
2. Het aanpassen van delen van het trans-Europese vervoersnetwerk voor een tweeledig gebruik van de vervoersinfrastructuur met het oog op het verbeteren van zowel civiele als militaire mobiliteit.

Aan CEF Transport wordt er dus een nieuw element toegevoegd, namelijk het bevorderen van de militaire mobiliteit binnen de EU. Daarnaast spelen 5G systems en bijbehorende *mobility services* ook een belangrijke rol in het nieuwe programma (op het gebied van transport over weg, water en spoor).

Ten aanzien van de eerste transportdoelstelling wordt 60% van het budget besteed aan maatregelen op het gebied van efficiënte, onderling verbonden en multimodale netwerken. 40% van het budget zal gaan naar maatregelen op het vlak van slimme, duurzame, inclusieve, veilige en beveiligde mobiliteit.



Besluitvorming over het CEF-budget voor de nieuwe periode vindt plaats in het kader van het meerjarig financieel kader 2021-2027 (MFF: *Multiannual Financial Framework*). Naar verwachting wordt hierover in 2020 duidelijk verschaft.

5.3 Frisian Ports in relatie tot TEN-T

Er zijn acht Friese havens aangesloten bij het samenwerkingsverband Frisian Ports. Deze bevinden zich in Tabel 1 inclusief overslagvolume per haven.

Tabel 1. Overzicht van de acht Friese havens en overslagcijfers (2016)

Haven	Goederenoverslag (ton x miljoen)
Heerenveen	0,51
Leeuwarden	1,73
Drachten (Smallingerland)	1,15
Sneek (Súdwest-Fryslân)	0,67
Harlingen	1,46
Lemmer (Fryske Marren)	0,69
Achtkarspelen	0,64
Tytsjerksteradiel	0,48

Bron overslagcijfers: Panteia (2016)

Uit het onderzoek van Panteia (2016) komt naar voren dat de overslagvolumes van de individuele havens beperkt zijn, maar dat het overslagvolume van het cluster Frisian Ports aanzienlijk is (6,65 miljoen ton). Het overslagvolume van dit cluster is vergelijkbaar met die van de haven van Zwolle, de Port of Twente en de haven van Utrecht (respectievelijk 7,60, 7,10 en 5,79 miljoen ton).

Figuur 1 geeft een overzicht van het TEN-T netwerk in de provincie Fryslân. Van de acht Friese havens - het samenwerkingsverband Frisian Ports - maken er zes deel uit van het comprehensive network van TEN-T: Heerenveen, Leeuwarden, Drachten, Sneek, Harlingen en Lemmer. Deze havens zijn, met uitzondering van Harlingen (zeehaven), aangemerkt als een binnenhaven. De havens van Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel zijn thans niet opgenomen op het TEN-T netwerk.

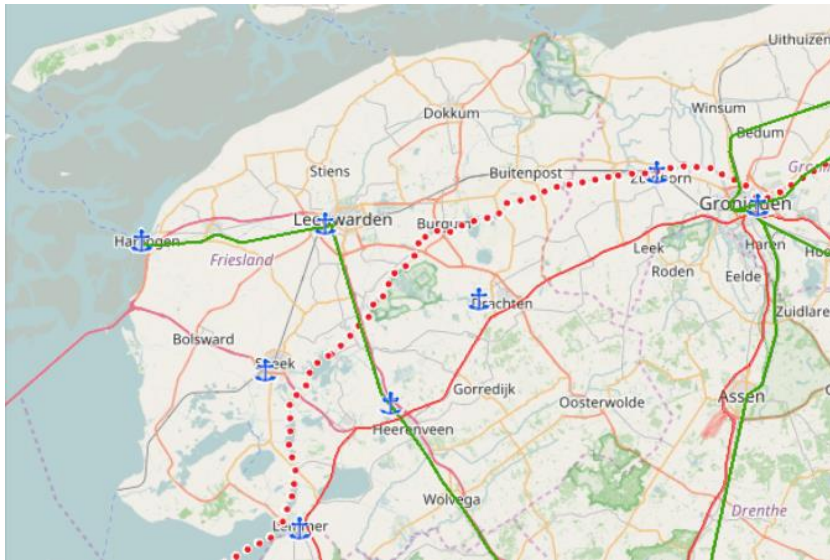
NB: volgens de EU-verordening Nr. 1315/2013 moet de jaarlijkse goederenoverslag van een binnenhaven minimaal 500.000 ton bedragen om deel uit te maken van het comprehensive network.⁵ Hierbij kijkt de EU naar het overslagvolume van individuele havens; er wordt geen clusterbenadering gehanteerd.

Daarnaast loopt een deel van de *North Sea-Baltic corridor*, onderdeel van het core network, door de provincie Fryslân (deze corridor loopt door tot Delfzijl). Ook loopt er een aantal spoorlijnen en wegen door Fryslân die deel uitmaken van het TEN-T netwerk.

⁵ Voor zeehavens gelden er andere criteria; een zeehaven moet voldoen aan een van de vier criteria (artikel 20 van de EU-verordening Nr. 1315/2013).



Figuur 1. Plattegrond TEN-T, provincie Fryslân*



* Blauwe ankers: havens op het uitgebreide netwerk; groen: spoorlijnen op het uitgebreide netwerk; rood (stippellijn): binnenlandse waterweg gelegen op de *North Sea-Baltic corridor* (core network); rood: snelwegen op het uitgebreide netwerk (A6, A7 en A28).

Bron: TENtec

Uit het rapport 'Bereikbaarheid van binnenhavens' (2018), opgesteld door Procap, Panteia en Sweco, blijkt dat de overslag in de provincie Fryslân grotendeels plaatsvindt op regionaal en nationaal niveau. Het internationale overslagvolume (import en export) is zeer beperkt. De belangrijkste goederensoorten zijn 'metaalertsen en andere delfstoffen', 'beladen containers' en 'voedings- en genotmiddelen'. Sinds 2012 neemt de categorie 'beladen containers' een prominenter rol in.

Op dit moment zijn er 11 havens in Nederland die deel uitmaken van het core network, te weten (in alfabetische volgorde): Almelo (binnenhaven), Amsterdam (zeehaven), Bergen op Zoom (binnenhaven), Deventer (binnenhaven), Hengelo (binnenhaven), Moerdijk (zeehaven), Nijmegen (binnenhaven), Rotterdam (zeehaven), Utrecht (binnenhaven), Terneuzen (zeehaven) en Vlissingen (zeehaven).

Deze havens zijn allemaal verbonden met een of meerdere TEN-T corridors (core network). Op de TEN-T kaarten bevinden zich ook verschillende havens - gelegen langs een of meerdere corridors - die deel uitmaken van het comprehensive network (zoals Enschede en Zwolle).

Er zijn geen duidelijke criteria beschikbaar voor het verkrijgen van de status 'zee- of binnenhaven op het core network'. Volgens brancheorganisatie NVB kan de aanwijzing van de havens op het core network, die in het verleden heeft plaatsgevonden, worden omschreven als een politiek proces.



5.4 Herziening TEN-T

5.4.1 Proces

De herziening van het TEN-T beleid & netwerk moet uiterlijk in 2023 plaatsvinden. Echter, als gevolg van onder meer de Brexit wordt dit naar voren gehaald (2021). Partijen kunnen input leveren tijdens de publieke consultatie vanuit de Europese Commissie (EC), die op 24 april 2019 is geopend en loopt tot en met 17 juli 2019. Het leveren van input kan door middel van het invullen van een vragenlijst.

DG Move heeft aangegeven dat de aanpassing van de TEN-T kaarten voornamelijk wordt gebaseerd op het (transport)beleid van de lidstaten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft nog niet aangegeven op welke wijze de Nederlandse overheid invulling zal geven aan deze consultatie. Naar verwachting verschaft het ministerie hierover duidelijkheid tijdens het overleg van het Dossierteam TEN-T op 17 september 2019.

Daarnaast heeft Hezelburcht gesproken met de brancheorganisaties NVB (Nederlandse Vereniging van Binnenhavens) en EFIP (*European Federation of Inland Ports*). De NVB gaf op 21 maart 2019 aan dat het niet eenvoudig was om (het merendeel van) de Frisian Ports op het comprehensive network te krijgen. Dit had te maken met weerstand vanuit het Ministerie van IenW. De NVB verwacht dan ook een goed onderbouwd verhaal, voordat de NVB zich zal inzetten voor de Frisian Ports (om deze op het core network te krijgen). Daarnaast gaf de NVB aan dat de sluis Kornwerderzand niet in aanmerking is gekomen voor CEF-gelden (onvoldoende EU-meerwaarde) en dat het dus ook voor de Frisian Ports lastig wordt om de EU-meerwaarde aan te tonen.

EFIP, de Europese brancheorganisatie voor binnenhavens, gaf op 20 maart 2019 aan dat binnenhavens in z'n algemeenheid tevreden zijn over hun plek op de TEN-T kaarten en dat er zich vooral problemen voordoen in landen in Oost-Europa (zoals Polen en Roemenië). In deze landen staan sommige (nieuwe) havens niet op het TEN-T. Als gevolg hiervan zal EFIP zich richten op het inzichtelijk maken van de problematiek in deze landen. Daarnaast gaf ook EFIP aan dat er geen sprake is geweest van een transparant proces ten aanzien van het bepalen welke havens deel uitmaken van het core network (en dat dit vooral te maken had met politieke keuzes).

5.5 Frisian Ports

Of de Frisian Ports vanaf 2021 deel kunnen gaan uitmaken van het TEN-T is afhankelijk van:

- Steun vanuit de nationale overheid (Ministerie van IenW).
- Het aantonen van de Europese toegevoegde waarde van de Frisian Ports (inclusief aansluiting op EU-(transport)beleid). Dit houdt in dat er een verhaal moet worden ontwikkeld over de EU-meerwaarde in samenwerking met verschillende partijen (de zogeheten *Quadruple Helix* aanpak: overheid, onderwijsinstellingen en bedrijven/ondernemers en maatschappelijke organisatie).

Gelet op de huidige functie van de Frisian Ports - overwegend regionaal tot nationaal - achten wij het onwaarschijnlijk dat deze havens deel zullen gaan uitmaken van het core network van TEN-T. Wij adviseren dan ook om geen gebruik te maken van de publieke consultatie die recent is gestart vanuit de Europese Commissie (EC).

De haven van Harlingen (Port of Harlingen) vormt mogelijk een uitzondering hierop. Voor deze haven is onlangs een visie opgesteld voor de periode 2019-2035 (Koers naar duurzame groei), die benut kan worden voor het indienen van een *position paper* als onderdeel van de publieke consultatie (die loopt tot en met 17 juli). NB: het EU-agentschap DG Move is vooral geïnteresseerd in ontwikkelingen op het gebied van waterstof. Daarnaast zijn gesprekken met het Ministerie van IenW nodig om deze haven op de TEN-T kaarten te krijgen.



Voor de cofinanciering van bepaalde projecten - zoals het aanleggen van een nieuwe vaarweg bij Drachten - kan in eerste instantie het beste gekeken worden naar de Regio Deals, die door het Ministerie van LNV worden gecoördineerd (in overleg met het Ministerie van BZK).

De kans bestaat dat er tijdens het nieuwe CEF-programma (2021-2027) een aantal specifieke calls worden geopend die kansen bieden voor projecten binnen Fryslân (gerelateerd aan havens op het comprehensive network). In dit geval kan een eventuele CEF-bijdrage er dan voor zorgen dat een project kan worden opgeschaald of versneld kan worden uitgevoerd. Kortom, wij adviseren om de financiële haalbaarheid van een project niet (gedeeltelijk) te baseren op cofinanciering vanuit het CEF-programma.

Tot slot, de provincie Fryslân is van mening dat de vaarroute via het Prins Margrietkanaal richting of vanaf de havens van Bremen & Hamburg een goed alternatief vormt voor de route via de Rijn in Nederland (waar steeds vaker sprake is van problemen door een lage waterstand). En dat het een optie zou kunnen zijn om de TEN-T corridor North Sea-Baltic door te trekken vanaf Delfzijl naar dezelfde corridor die loopt bij Bremen & Hamburg. Wij onderstrepen dat dit voor de EU inderdaad een interessante gedachte kan zijn. Wij willen hierbij wel een aantal kanttekeningen vermelden:

1. De provincie Fryslân is hierbij afhankelijk van andere overheden (die zich overwegend bevinden op Duits grondgebied), aangezien het 'ontbrekende deel' van de corridor niet door Fryslân loopt.
2. Naast het aantonen van de EU-meerwaarde, zal het ook gaan om het aandraagen van projecten die in de nabije toekomst uitgevoerd kunnen worden op de route Delfzijl-Bremen-Hamburg (zoals het wegnemen van belemmeringen). Ook deze projecten zullen gefinancierd moeten worden, waarbij een (eventuele) CEF-bijdrage alleen zal voorzien in een deel van de investeringskosten.
3. De EU heeft al aangegeven dat het core network met slechts 15% mag worden uitgebreid tijdens de komende TEN-T herziening. Het zal dus niet makkelijk worden om deze corridor door te trekken.

Mocht bovenstaande wens ook spelen bij overheden in Duitsland, dan kan de provincie zich hierbij aansluiten (of de discussie hierover aanzwengelen).