

Second-opinion ontwikkeling Havenfront Terschelling Provincie Fryslân & Gemeente Terschelling

17 mei 2019





Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Introductie	3
1.2	Havengebied/-front Terschelling	3
1.2	Pilot VKZ	4
1.3	Overige ontwikkelingen (Harlingen).....	4
2.	EU-subsidiemogelijkheden.....	5
2.1	CEF Transport.....	5
2.1.1	CEF Transport 2014-2020.....	5
2.1.2	CEF Transport 2021-2027	5
2.1.3	Relatie met plannen	6
2.2	LIFE.....	6
2.2.1	LIFE 2014-2020.....	6
2.2.2	LIFE 2021-2027	7
2.2.3	Relatie met plannen	8
2.3	Interreg.....	8
2.3.1	Interreg Deutschland-Nederland.....	8
2.3.2	Interreg North Sea Region (NSR).....	9
2.3.3	Relatie met plannen	10
2.4	Cultuur: Creative Europe	11
2.5	EIB-projectlening	11
3.	Conclusies en aanbevelingen	12



1. Inleiding

1.1 Introductie

Op vrijdag 22 maart 2019 heeft Hezelburcht een gesprek gevoerd met Durk Holwerda van Streekwerk Waddeneilanden, Rein Buren van de gemeente Terschelling & Onno Roelofs van STIG over EU-subsidiemogelijkheden ten behoeve van de ontwikkeling van het havenfront van West-Terschelling.

West-Terschelling is het grootste dorp op het Friese waddeneiland Terschelling. Het havenfront bestaat uit meerdere deelgebieden (Groene Strand, De Kom, Veerhaventerrein, WB-kade West, WB-kade Midden, WB-kade Oost, Werkhaven, Passantenhaven, Dellewal en Voormalig Kleidepot).

Het havengedeelte ligt buitendijks en grenst aan Natura 2000-gebied. De haven is enerzijds gericht op het eiland (voornamelijk toevoer van goederen) en heeft anderzijds een toeristisch-recreatieve functie. De volgende toeristisch-recreatieve faciliteiten bevinden zich in de haven:

- De aankomst- en vertrekhal Rederij Doeksen; de veerdienst tussen Haringen en Terschelling (ook bestemd voor inwoners van Terschelling)
- Passantenhaven Terschelling
- Bruine vloot Terschelling

Op dit moment wordt gewerkt aan een exploitatieplan voor het totale havengebied. Hierbij wordt gekeken naar hoe de investerings- en (onderhouds)kosten kunnen worden verlaagd. Daartoe wordt onder andere gekeken naar EU-subsidiemogelijkheden. Onlangs heeft de Provincie Fryslân een eerste verkenning verricht. De uitkomst hiervan was dat er mogelijkheden zijn binnen de Interreg-programma's voor nieuwe concepten en planvorming, maar dat er weinig kans is op cofinanciering voor de uitvoering van het masterplan. De betrokken bestuurders van de provincie en de gemeente willen graag dat er een second-opinion wordt uitgevoerd door een externe partij.

Naast het havenfront willen de gemeente en provincie ook graag nagaan of er EU-programma's zijn die aansluiten op de Pilot Terschelling VKZ (Veilig, Klimaatbestendig en Zelfvoorzienend). Dit geldt ook voor de beoogde herinrichting van het veerhavengebied in Harlingen (omgeving Waddenpromenade).

1.2 Havengebied/-front Terschelling

In de Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling (december 2017), dat in april 2018 door de gemeenteraad van Terschelling is vastgesteld, zijn meerdere functionele en ruimtelijke knelpunten benoemd. Dit masterplan bestaat uit de versterking van de routestructuur langs het havenfront, inclusief de versterking van de verschillende knooppunten (zoals de herinrichting van het Veerhaventerrein). Tevens bevat het masterplan maatregelen om de nautische en hydraulische situatie van de haven te verbeteren (onder meer het opwaarderen van afmeervoorzieningen). Het masterplan besteedt ook aandacht aan natuurontwikkeling (Oostelijk Havengebied) en het omgaan met de stijging van de zeespiegel.

Ten aanzien van de stijging van de zeespiegel dan wel het hoogwatervraagstuk zijn er - na de vaststelling van het masterplan - twee workshops met meerdere betrokkenen/deskundigen gehouden om oplossingen te bedenken.

Ondertussen loopt er een project voor de realisatie van een multicultureel centrum in de Tonnenloods. Hiervoor hebben de gemeente, Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat al in totaal € 3 miljoen gereserveerd.



Het is niet de bedoeling dat met de uitvoering van het masterplan het toerisme (aantal bezoekers) op Terschelling verder toeneemt. De economische impact van het masterplan is dan ook zeer beperkt.

1.2 Pilot VKZ

Eind 2018 heeft Wing, in opdracht van de gemeente Terschelling, het document 'Pilot Terschelling - veilig, klimaatbestendig en zelfvoorzienend (verslag werkatelier)' opgesteld. Dit document is tot stand gekomen in samenwerking met de projectpartners Wetterskip Fryslân, provincie Fryslân, Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, Veiligheidsregio Fryslân en Rijkswaterstaat.

De aanleiding van deze pilot betrof het feit dat meerdere overheden werken aan de klimaatverandering op Terschelling. De insteek van deze pilot was/is dat verschillende sporen worden geïntegreerd en dat samen met andere partijen naar oplossingen wordt gezocht (inwoners, agrariërs, natuurbehouders en ondernemers).

In het document zijn de uitkomsten van een eerste brede werkatelier verwerkt, dat met diverse organisaties is gehouden in november 2018. Tijdens dit werkatelier zijn meerdere handelingsperspectieven besproken die gerelateerd zijn de volgende thema's:

- risico- en crisisbeheersing;
- overstroming;
- droogte/zoetwater;
- drinkwaterwinning;
- wateroverlast;
- hittestress.

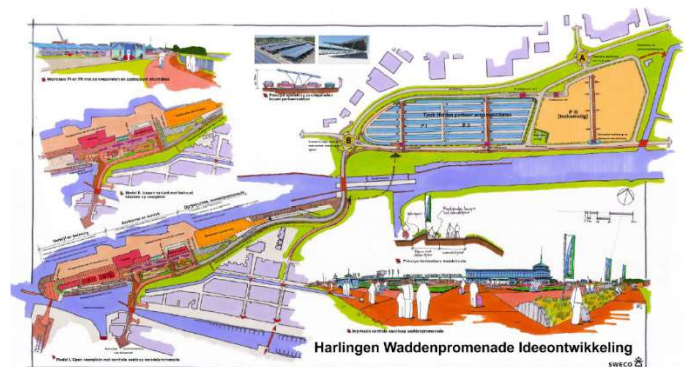
Het document dan wel verslag geeft een algemeen overzicht van de handelingsperspectieven per thema (en per deelgebied op Terschelling: West-Terschelling Oud, West-Terschelling Nieuw, West-Terschelling Havenfront, Dorpen in de Polder, Duinen en Bos, Binnenduinrand en Polder).

In het document wordt onder meer geadviseerd om met een aantal concrete vraagstukken aan de slag te gaan: 1) duurzame drinkwatervoorziening, 2) uitwerking handelsperspectief en zelfredzaamheid, 3) droogte, verzilting en afvoer van zoetwater en 4) wateroverlast en recreatiebedrijven in de binnenduinrand. Op dit moment zijn er binnen deze pilot dus nog geen projecten ontwikkeld/uitgewerkt.

1.3 Overige ontwikkelingen (Harlingen)

Herinrichting havengebied Harlingen

Tijdens het gesprek op 22 maart 2019 is ook kort stilgestaan bij de herinrichting van de Waddenpromenade en omliggende omgeving in Harlingen. Deze herinrichting maakt deel uit van het 'Programma Harlingen- kompas voor samenwerking gemeente Harlingen en provincie Fryslân' opgesteld door SWECO (december 2018). De afbeelding aan de rechterzijde geeft een impressie van de deze ontwikkeling. De herinrichting van de Waddenpromenade houdt verband met de veerdienst tussen Harlingen en Terschelling, inclusief de afhandeling van bijbehorende verkeersstromen (en het uitbreiden van de parkeergelegenheid).





Vernieuwing van de Tsjerk Hiddessluis in Harlingen

Een andere ontwikkeling in Harlingen betreft de vernieuwing van de Tsjerk Hiddessluis. De provincie Fryslân wil de vernieuwing van deze sluis naar voren halen (naar 2025 in plaats van 2040). Op dit moment loopt er een verkennend onderzoek naar de mogelijke vernieuwing/vervanging van deze sluis.

2. EU-subsidiemogelijkheden

2.1 CEF Transport

2.1.1 CEF Transport 2014-2020

CEF (*Connecting Europe Facility*) is een financieringsinstrument van de EU gericht op het bevorderen van de concurrentiekracht en het stimuleren van economische groei. Daartoe ondersteunt CEF projecten op het gebied van transport, energie¹ en telecom.

De ontwikkeling van havens kan - onder bepaalde voorwaarden - in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit het CEF Transport-programma. Met CEF Transport wil de EU ontbrekende schakels en knelpunten op het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) aanpakken. Dit netwerk, dat door de EU is vastgesteld, bestaat uit het *core network* (kernnetwerk, inclusief 9 corridors) 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.

De eerste CEF Transport call van 2019 was geopend tussen 8 januari tot en met 24 april. Deze call richtte zich op:

1. Het comprehensive network: grensoverschrijdende weg-, spoorweg- en binnenvaarttrajecten & verbindingen naar, en ontwikkeling van, zeehavens. Beschikbaar budget: € 65 miljoen;
2. Het verminderen van geluidsoverlast van spoorwegen. Beschikbaar budget: € 35 miljoen.

Tijdens de resterende periode van het huidige CEF Transport-programma, dat loopt tot en met 2020, worden er nog twee calls geopend. Rond de zomer van 2019 wordt er een *blending call* geopend (een combinatie van subsidie en geleend geld), die zich richt op projecten op het gebied van ERTMS en alternatieve brandstoffen op het core network. Eind 2019 wordt er nog een call geopend, waarbij het resterende CEF Transport-budget wordt ingezet. Het is voornamelijk niet bekend welke projecten (op het core en/of comprehensive network) hiervoor in aanmerking komen.

2.1.2 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.

¹ Bij CEF Energy gaat het om majeure projecten. Hierbij kan gedacht worden aan een (onderzoeks)project van het Havenbedrijf Rotterdam, Gasunie & EBN die € 6,5 miljoen hebben ontvangen voor een onderzoek naar de realisatie van een CO₂ netwerk (het afvangen van CO₂ om dit vervolgens op te slaan in lege gasvelden).



2.1.3 Relatie met plannen

De zeehaven van Terschelling maakt geen deel uit van het TEN-T netwerk, bestaande uit het *core* en *comprehensive network*, en is niet gelegen aan een vaarweg die deel uitmaakt van het TEN-T netwerk. Als gevolg hiervan is het indienen van een CEF Transport-aanvraag voor de ontwikkeling van het Havenfront Terschelling niet mogelijk.

Hoewel er uiterlijk in 2021 een herziening van het TEN-T plaatsvindt (aanpassing van beleid en routes), zal de haven van Terschelling zeer waarschijnlijk niet worden opgenomen op het TEN-T netwerk. Afgezien van de vraag of de haven van Terschelling voldoet aan een van de vier criteria voor zeehavens (artikel 20 van de EU-verordening Nr. 1315/2013), dient de Europese toegevoegde waarde van de haven aangetoond te worden om een plek te krijgen op de TEN-T kaarten. Gelet op de huidige havenfunctie - vooral gericht op het eiland Terschelling - en de beoogde impact van het project (geen verdere toename van het toerisme c.q. het aantal bezoekers) is de meerwaarde van de haven van Terschelling, naar Europese maatstaven, onvoldoende.

De situatie voor de haven van Harlingen ligt anders. Deze zeehaven maakt al deel uit van het *comprehensive network* van TEN-T. Naar verwachting is de EU-(transport)meerwaarde van dit project te beperkt om in aanmerking te komen voor een CEF-bijdrage.² Dit geldt ook voor de vernieuwing dan wel vervanging van de Tjerk Hiddessluis. Bovendien komen onderhoudswerkzaamheden niet in aanmerking voor een CEF-bijdrage.

2.2 LIFE

2.2.1 LIFE 2014-2020

LIFE is het EU-financieringsinstrument bestemd voor projectvoorstellen op het gebied van milieu (inclusief natuurbehoud/-ontwikkeling) en klimaat. LIFE bestaat uit twee subprogramma's: milieu en klimaat. Binnen de subprogramma's milieu en klimaat komen meerdere onderwerpen in aanmerking voor subsidie.

Onderwerpen milieu:

- natuur & biodiversiteit (bijvoorbeeld het versterken van Natura 2000 gebieden);
- milieu & grondstofefficiency (voorbeelden van subonderwerpen: water, afval en luchtkwaliteit);
- informatie en bestuur (zoals een bewustwordingscampagne).

Onderwerpen klimaat:

- broeikasgasreductie;
- klimaatadaptatie;
- informatie & bestuur.

Binnen LIFE wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten projecten:

- Traditionele projecten: oplossing voor een specifiek probleem (ondergrens projectkosten: € 1 miljoen);
- Integrale projecten: een integrale aanpak met betrekking tot meerdere opgaven.

Integrale projecten hebben een grotere omvang ten opzichte van traditionele projecten en ontvangen meer subsidie (doorgaans tussen de € 8-12 miljoen per project).

² Binnen het CEF-programma worden vier criteria gehanteerd: *maturity* (uitvoeringsgereedheid), *impact* (EU-meerwaarde), *relevance* (aansluiting op EU-beleid en de call) en *quality* (kwaliteit van het project en de projectorganisatie).



LIFE-projecten dienen een brug te slaan tussen beleid en uitvoering. 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 (dus weinig tot geen nader onderzoek is nodig).

Vanaf 4 april 2019 is er een LIFE call geopend. Het beschikbare budget voor deze call betreft € 400 miljoen. De procedure verschilt per subprogramma (zie Tabel 1).

Tabel 1. Overzicht van procedure per subprogramma

Milieu	Klimaat
2-traps aanpak	1-traps aanpak
1. deadline <i>concept note</i> (10 pagina's): half juni 2019;	deadline <i>full proposal</i> : half september 2019
2. deadline <i>full proposal</i> : eind januari 2020	
Uitslag: mei 2020	Uitslag: februari 2020; contract wordt in mei 2020 afgesloten

Ten aanzien van het LIFE-programma is een aantal aandachtspunten van toepassing:

- LIFE is een zeer competitief programma. Volgens het EU-agentschap EASME lag de gemiddelde slagingskans van een LIFE-aanvraag om en nabij de 15% (bron: LIFE informatiedag op 30 april 2019).
- Een project mag niet worden gestart voor de ondertekening van de *grant agreement*. Dit betekent dat projecten niet mogen beginnen voor juni 2020 (in het geval van de call 2019).
- Binnen LIFE wordt veel waarde gehecht aan kwantificering dan wel monitoring (de beschrijving van 0-situatie, de beoogde impact/resultaten en het meten van de resultaten).
- Het betrekken van buitenlandse partners is binnen LIFE niet noodzakelijk (maar wel wenselijk). Het is vooral van belang dat relevante partijen c.q. stakeholders deelgenoot worden gemaakt van het project.

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.

2.2.2 LIFE 2021-2027

Het nieuwe LIFE programma start in 2021. Het LIFE-budget voor de hele EU 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*). In 2020 wordt hierover een besluit genomen.

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 het onderzoeksprogramma 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).



2.2.3 Relatie met plannen

Binnen het masterplan voor de ontwikkeling van het Havenfront Terschelling zijn er twee onderdelen die een relatie hebben met het LIFE-programma, te weten: natuurontwikkeling (Oostelijk Havengebied) en het omgaan met de stijging van de zeespiegel (klimaatadaptatie). Daarnaast kan het aangrenzende Natura 2000-gebied eventueel in aanmerking komen voor een LIFE-bijdrage. Echter, LIFE draait om het toepassen van bewezen technologieën op grotere schaal (wat nog niet eerder is toegepast). En het projectvoorstel dient een relatie te hebben met een probleem op Europees niveau.

In het kader van de ontwikkeling van Havenfront Terschelling kan overwogen worden om in eerste instantie een projectvoorstel te ontwikkelen voor de waterkering (aanpassen van de bestaande muur), waarbij er sprake dient te zijn van een unieke aanpak die ook elders in Europa kan worden toegepast. Bij het maken van een afweging dient rekening te worden gehouden met de inzet (tijd en geld), die gepaard gaat met het opstellen van een LIFE-aanvraag. Ook de discussie over welke overheidspartij (gemeente of het Rijk) verantwoordelijk is voor de waterkering, speelt hierbij een belangrijke rol.

De subsidiebijdrage betreft maximaal 55% (traditioneel klimaatprojecten). Uitvoering van het project mag binnen de huidige call niet starten voor 1 juni 2020. Binnen LIFE is er geen sprake van een voorgeschreven projectduur. De projectduur dient overeen te komen met de tijd die nodig is om de activiteiten uit te voeren en de projectdoelstellingen te bereiken. Doorgaans ligt de projectduur tussen de 2 en 5 jaar.

Voor de natuurontwikkeling (Oostelijk Havengebied) en het aangrenzende Natura 2000 gebied zijn nog geen concrete projecten ontwikkeld. In een later stadium kan worden bekeken of hieraan gerelateerde test- of demonstratieprojecten passen binnen een LIFE call (vanaf 2020). De subsidiebijdrage betreft - binnen de huidige call - maximaal 55% (traditionele natuur- en biodiversiteitsprojecten) en kan in bepaalde gevallen oplopen tot 60% of 75%. Hierbij geldt als kanttekening dat deze percentages in het volgende LIFE-programma kunnen worden aangepast.

2.3 Interreg

2.3.1 Interreg Deutschland-Nederland

Interreg Deutschland-Nederland 2014-2020

Interreg Deutschland-Nederland is een grensoverschrijdend programma, bedoeld voor zowel Duitse als Nederlandse organisaties, bedrijven en kennisinstellingen. Het is één van de onderdelen binnen het Interreg VA programma, dat zich richt op grensoverschrijdende samenwerking met als doel het stimuleren van de (inter)regionale economie. Door de samenwerking van overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen worden ervaringen, denkracht en expertise optimaal benut.

Interreg Deutschland-Nederland kent twee prioriteiten:

1. Prioriteit 1: innovatie, met als doelstellingen:
 - Meer product- en procesinnovaties op het gebied van CO₂-reducerende technologieën;
 - Meer product- en procesinnovaties in de sectoren, die voor het programmeergebied relevant zijn. Dit zijn de volgende sectoren:
 - *Agribusiness/Food*;
 - *Health & Life Sciences*;
 - *High Tech Systems & Materials* (HTSM);
 - Logistiek;
 - Energie/CO₂-reductie.



2. Prioriteit 2: sociaal-culturele en territoriale cohesie, met als doelstelling: vermindering van de barrièrewerking van de grens voor burgers en instituties.

Om in aanmerking te komen voor subsidie binnen het Interreg Deutschland-Nederland programma dient een project een grensoverschrijdend karakter te hebben (met partners uit Nederland en Duitsland). Daarnaast is voor een projectaanvraag cofinanciering vanuit de eigen regio vereist.

Voor het totale Interreg-programma is € 215 miljoen aan projectsubsidiegeld beschikbaar. De bijdrage voor een project binnen het programma ligt doorgaans tussen € 25.000 en € 5.000.000. Vanwege het naderen van het einde van de programmaperiode 2014-2020 is er nog beperkt budget beschikbaar. Vanuit het Interreg-programma is daarom aangegeven dat alleen nog projecten met een beperkte omvang (projectkosten: maximaal € 100.000) kans maken op cofinanciering. Het subsidiepercentage is maximaal 50% van de subsidiabele kosten.

Interreg Deutschland-Nederland werkt met een continue openstelling in plaats van specifieke calls. Na indiening van een aanvraag wordt in de regionale stuurgroepen een besluit genomen over de cofinanciering. De aanvrager dient de documenten ruim voor deze deadlines bij het regionale programmamanagement (RPM) voor te leggen zodat de beoordeling plaats kan vinden. De projectaanvraag kan ingediend worden bij het betreffende programmamanagement in de regio waar de lead partner gevestigd is.

Interreg Deutschland-Nederland 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.

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

- Een slimmer Europa:³ technologietransfer, innovatiegerichte klimaatthema's, water (waterzuivering, waterbescherming), natuur en milieu (innovatiegerichte thema's) en mobiliteit in de grensregio (innovatief vooruitstrevend);
- Een socialer Europa dat dicht bij 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.

2.3.2 Interreg North Sea Region (NSR)

Het Interreg NSR (*North Sea Region*) programma richt zich specifiek op transnationale samenwerking in het North Sea Region programmagebied (delen van België, Nederland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk). Het NSR-programma stimuleert transnationale demonstratie- en implementatieprojecten. Hierbij gaat het om het toepassen van nieuwe technieken en methoden (inclusief het gezamenlijk testen, valideren, evalueren en het verspreiden hiervan).

³ Deze thema's hebben voornamelijk vooral betrekking op de volgende sectoren: Agrofood, HTSM, Energie en Health.



Het Interreg NSR programma richt zich op vier prioriteiten:

1. *Thinking growth*: het versterken van onderzoek, technologische ontwikkeling en innovatie;
2. *Eco-innovation*: het bevorderen van aanpassing aan klimaatverandering, behoud en bescherming van het milieu;
3. *Sustainable NSR*: efficiënte omgang met hulpbronnen;
4. *Green transport & mobility*: Verduurzaming van vervoer, waaronder ook efficiënt en duurzaam personenvervoer.

Om in aanmerking te komen voor subsidie binnen het Interreg North Sea Region programma dient een project in lijn te zijn met onderstaande criteria:

- Minimaal twee partners uit twee verschillende landen;
- Projecten dienen een looptijd te hebben tot uiterlijk 30 juni 2023;
- Maximaal 20% van de projectsubsidie kan worden toebedeeld aan partners buiten het programma gebied.

Interreg NSR keert maximaal 50% subsidie uit aan goedgekeurde projecten. Er zijn geen specifieke eisen aan de grootte van het project. Goedgekeurde projecten hebben een grootte van circa € 3-7 miljoen. Van het oorspronkelijk budget van € 167 miljoen is op dit moment nog € 29 miljoen euro beschikbaar voor nieuwe projecten (bron: presentatie interworks event, januari 2019). Hierin zijn de toekenningen van de afgelopen twee calls (9, 10 en 11) nog niet meegerekend. Na deze toekenningen is volgens het Interreg NSR programmabureau de kans vrij groot dat er onvoldoende budget beschikbaar is voor de eerstvolgende call (12).

De Interreg NSR aanvraagprocedure geschiedt door middel van een twee-stappen aanpak. Na het indienen van een *expression of interest* (stap 1) vindt een voorselectie plaats. Projecten die in deze selectie worden goedgekeurd worden uitgenodigd om een *full application* (stap 2) in te dienen. De aankomende call 12 voor expressions of interest is open van 28 juni 2019 en 11 oktober 2019. Zoals reeds aangegeven, is het niet zeker dat call 12 - de laatste call van het huidige programma - wordt geopend.⁴

2.3.3 Relatie met plannen

Aangezien het einde van beide Interreg-programma's nadert, is het budget bijna uitgeput. Vanaf 2021 starten de nieuwe Interreg-programma's; in de loop van volgend jaar zullen de programma's worden vastgesteld (inclusief de prioritaire thema's). Wij adviseren dan ook om de nieuwe programma's af te wachten, omdat er op dit moment geen innovatieve (pilot- of demonstratie)projecten voor handen zijn.⁵

Voor de Pilot VKZ heeft een relatie met de behandelde Interreg-programma's. In de Pilot VKZ is een aantal vraagstukken benoemd die de komende tijd nader kunnen worden uitgewerkt. Zodra deze vraagstukken zijn vertaald naar een of meer beoogde innovatieve (pilot- of demonstratie)projecten, dan kan worden nagegaan of er subsidiemogelijkheden zijn in het kader van Interreg. Zoals aangegeven, is het noodzakelijk dat er partijen uit andere landen hierbij worden betrokken (Interreg Deutschland-Nederland: bijvoorbeeld partijen gerelateerd aan de Oost-Friese Waddeneilanden).

Daarnaast kunnen innovatieve onderdelen binnen de ontwikkeling van het havenfront van Terschelling mogelijk in relatie worden gebracht met Interreg, waarbij gedacht kan worden aan pilot- of demonstratieprojecten op het gebied van mobiliteit en natuur-/milieubescherming.

⁴ Op dit moment is nog niet bekend hoe het vervolgprogramma Interreg NSR eruit komt te zien (2021-2027).

⁵ Binnen het programma Deutschland-Nederland kunnen ook onderzoeken in aanmerking komen voor cofinanciering, mits deze passen binnen de doelstellingen en prioriteiten van dit programma.



2.4 Cultuur: Creative Europe

Het Creative Europe programma is het belangrijkste instrument van de EU om audiovisuele en culturele initiatieven in Europa en daarbuiten te bevorderen. Het huidige Creative Europe-programma (2014-2027) bestaat uit twee subprogramma's: cultuur en media. Het subprogramma Cultuur heeft twee algemene doelstellingen:

- Promoten en beschermen van het Europees cultureel erfgoed, cultuur en taaldiversiteit, door middel van grensoverschrijdende en transnationale circulatie van artistieke en creatieve professionals en -producten;
- Versterken van het concurrentievermogen en de capaciteit van de culturele en creatieve sectoren met een focus op publieksonwikkeling, digitalisering en innovatie.

Het subprogramma Cultuur bestaat uit vier programmalijnen: Europese Samenwerkingsprojecten, Platforms, Netwerken en Literaire Vertalingen.

Creative Europe heeft drie prioriteiten geformuleerd voor Europese projecten. Het is van belang dat een project aansluit op tenminste één van de volgende prioriteiten:

- Grensoverschrijdend verkeer van de culturele spelers en circulatie van artistieke producties (*transnational mobility*);
- Professionele ontwikkeling (*capacity building*);
- Duurzame publieksonwikkeling (*audience development*).

Op basis van het gesprek op 22 maart sluit de fysieke ontwikkeling van het cultuurcentrum in de Tonnenloods niet aan op dit programma.

2.5 EIB-projectlening

De EIB (*European 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).

Relatie met plannen

De investeringskosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van het havenfront van Terschelling vallen hoger uit dan 25 miljoen. Een deel hiervan - ergens tussen de 33% en 50% - kan in aanmerking komen voor een EIB-lening. Daartoe zullen de gemeente en de provincie in gesprek dienen te treden met de EIB (vestiging Amsterdam). Hierbij geldt als kanttekening dat overheidspartijen doorgaans geen problemen ondervinden bij het afsluiten van een lening bij reguliere banken. Daarnaast kunnen gemeenten ook een beroep doen op het Gemeentefonds (met mogelijk gunstigere leenvoorwaarden).



3. Conclusies en aanbevelingen

Op dit moment zijn er geen EU-regelingen beschikbaar die een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de investeringskosten van de ontwikkeling van het havenfront van Terschelling.

Dit met uitzondering van het LIFE-programma, dat een mogelijkheid kan bieden voor de waterkering, mits er sprake is van een innovatieve aanpak (die op grotere schaal in Europa kan worden toegepast). Daartoe dient contact te worden gezocht met kennis-/onderzoeksinstituten zoals de TU Delft en TNO.

Bij het eventueel indienen van een LIFE-aanvraag voor de waterkering moet worden opgemerkt dat:

- de tijd om een volledige aanvraag in te dienen beperkt is; de deadline voor traditionele klimaatprojecten betreft half september 2019. Daarentegen wordt er in april 2020 wederom een LIFE-call geopend. NB: Er kan voor gekozen worden om dit jaar een LIFE-aanvraag in te dienen en dat deze - in het geval deze niet wordt goedgekeurd - opnieuw wordt ingediend in 2020 (aangepaste versie);
- LIFE een zeer competitief programma is en dat hierdoor de kans klein is dat een projectvoorstel een LIFE-bijdrage ontvangt (de afgelopen jaren lag de gemiddelde slagingskans om en nabij de 15%).

Ook heeft het LIFE-programma raakvlakken met het onderdeel 'natuurontwikkeling' binnen het Masterplan Havengebied Terschelling. Dit geldt ook voor het aangrenzende Natura 2000-gebied. Hiervoor zijn nog geen concrete projecten ontwikkeld. Indien er sprake is van een innovatie aanpak, die zich richt op een probleem op Europees niveau, dan kan overwogen worden om een LIFE-aanvraag in te dienen.

Wat betreft financiering van de ontwikkeling van het havenfront kan een beroep worden gedaan op de EIB. De lening bedraagt maximaal 1/3 tot 1/2 van de investeringskosten. Hierbij geldt als kanttekening dat overheidspartijen doorgaans geen problemen ondervinden bij het afsluiten van een lening bij reguliere banken. Daarnaast kunnen gemeenten ook een beroep doen op het Gemeentefonds (met mogelijk gunstigere leenvoorwaarden).

De Interreg-programma's Deutschland-Nederland en North Sea Region bieden vooral mogelijkheden voor projecten die voortvloeien uit de Pilot VKZ. Echter, het budget van de huidige programma's is bijna uitgeput. Aangezien er vooralsnog geen concrete (pilot- of demonstratie)projecten zijn ontwikkeld, adviseren wij om in de tweede helft van 2020 na te gaan of de nieuwe Interreg-programma's kansen bieden. Tevens is het van belang dat partijen uit andere landen worden betrokken bij deze projecten.