

2008

Subsidieonderzoek Tunnelvariant 'Zuidelijke Ringweg'



Drs. Cecile ten Kate
Ing. Manja van der Zee

PNO Consultants B.V.

15/11/2008

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	3
1.1 <i>OPDRACHT</i>	3
1.2 <i>UITGANGSPUNTEN</i>	3
1.3 <i>AANPAK</i>	3
1.4 <i>OPBOUW RAPPORTAGE</i>	4
2. HET PROJECT 'TUNNEL ZUIDELIJKE RINGWEG GRONINGEN'.....	5
2.1 <i>HET PROJECT</i>	5
2.2 <i>BELEIDSTHEMA'S</i>	5
3. EUROPESE EN NATIONALE SUBSIDIESTROMEN.....	7
3.1 <i>EUROPEES BELEIDSKADER</i>	7
3.2 <i>EUROPESE DECENTRALE SUBSIDIESTROMEN</i>	7
3.3 <i>EUROPESE CENTRALE SUBSIDIESTROMEN</i>	8
3.4 <i>NATIONALE SUBSIDIESTROMEN</i>	8
4. DE SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN.....	10
4.1 <i>SUBSIDIETHEMA 'BEREIKBAARHEID'</i>	10
4.2 <i>SUBSIDIETHEMA 'RUIMTELIJKE ECONOMISCHE ONTWIKKELING'</i>	18
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	23

1. Inleiding

1.1 Opdracht

De gemeente Groningen heeft aan PNO Consultants de opdracht verleend voor het uitvoeren van een subsidieonderzoek voor de tunnelvariant voor de Zuidelijke Ringweg Groningen inclusief een advies over de kansrijkheid van de subsidiemogelijkheden. Dit rapport is het resultaat van het uitgevoerde onderzoek.

1.2 Uitgangspunten

Om tot een integrale oplossing voor de Zuidelijke Ringweg te komen heeft de gemeente Groningen de mogelijkheden onderzocht van de aanleg van een tunnel voor de Zuidelijke Ringweg Groningen. Uit dit onderzoek is een drietal varianten naar voren gekomen waarvan één variant kan worden aangemerkt als “meest kansrijke tunnel”. De kosten voor de realisatie van de meest kansrijke tunnel bedragen €1.025 miljoen. Er is op dit moment €624 miljoen beschikbaar. Derhalve dient inzicht te komen in de mogelijkheden voor aanvullende financiering. Subsidie is één van de mogelijkheden voor de aanvullende financiering.

Het subsidieonderzoek dat is uitgevoerd naar de aanvullende mogelijkheden voor de financiering van de tunnel voor de Zuidelijke Ringweg tot het uitzoeken van de subsidiemogelijkheden vanuit:

1. Europese subsidieprogramma's;
2. Nationale subsidiemogelijkheden (in principe met uitzondering van de financiering vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Vanwege de bekendheid van de gemeente met het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV), een doeluitkering gericht op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in stedelijke gebieden, het Regiofonds Groningen-Assen en de EFRO-gelden zoals vastgelegd in het Operationeel Programma Noord-Nederland, zijn deze mogelijkheden niet opgenomen in dit rapport.

1.3 Aanpak

De basis voor het uitgevoerde onderzoek werd gevormd door een aantal beleidsdocumenten die door de gemeente Groningen aan PNO Consultants zijn verschaft. Dit betrof de volgende documenten:

- Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2^o Fase;
- Duurzaam Verzonken – Ruimte maken voor de stad;
- Groningen, Stad op Scherp – Concept structuurvisie 2008-2020;
- Groene Pepers – Groenstructuurplan.

PNO Consultants heeft voor het uitvoeren gebruik gemaakt van haar subsidiedatabank, ervaring met subsidievererving voor vergelijkbare projecten en regelmatige contacten met subsidieverstrekken en beleidsmakers.

Het rapport is bewust geen opsomming van alle bestaande subsidieregelingen. Los van het feit dat deze informatie te dynamisch is om vast te leggen in een rapport levert dit geen kennis over de bruikbaarheid van de Europese en nationale regelingen voor de gemeente Groningen. We hebben ons daarom gericht op het benoemen van een gelimiteerd aantal relevante mogelijkheden. Deze regelingen kennen een gelimiteerde looptijd variërend van een jaar tot eind 2013.

1.4 Opbouw rapportage

De rapportage start in hoofdstuk 2 met een korte kenschets van het project. Tevens wordt ingegaan op de beleidsthema's die bij het project aansluiten. In hoofdstuk 3 wordt een algemeen beeld gegeven van de Europese en Nationale subsidiestromen. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens aangegeven welke subsidieregelingen mogelijkheden bieden voor het project. Op basis van de beleidsthema's wordt de koppeling gemaakt met actuele en toekomstige subsidies. Bij de subsidieprogramma's die worden gepresenteerd, wordt ingegaan op de kern van de regeling (inhoud, budget), de te volgen aanpak en de slaagkans. In hoofdstuk 5 wordt afgesloten met conclusies (welke regelingen zijn het meest kansrijk).

2. Het project 'Tunnel Zuidelijke Ringweg Groningen'

2.1 *Het project*

Doorstromingsproblemen op het hoofdwegennetwerk (A7 - A28 en Zuidelijke Ringweg) staan een goede externe en interne bereikbaarheid van de economische toplocaties in en rond Groningen in de weg.

In dit kader is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren. In eerste instantie is een drietal oplossingsvarianten benoemd, te weten de 'Alle-richtingen'-variant, de 'Parallelstructuur'- variant en de 'Weg-op-palen'- variant.

In tweede instantie zijn als aanvulling op deze oplossingsvarianten de mogelijkheden onderzocht voor een tunnel voor de Zuidelijke Ringweg Groningen. Als resultaat van dat onderzoek zijn drie tunnelvarianten genoemd. Uit deze drie tunnelvarianten die zijn onderzocht, is er één benoemd als 'meest kansrijke tunnel'.

De 'meest kansrijke tunnel' betreft een tunnel tussen het Julianaplein en het Europaplein/ Bornholmstraat. Deze tunnel bedient de meest zwaarbelaste verbinding tussen A28 en Europaweg. De aanleg van de tunnel heeft een aantal voordelen zoals een verbetering van de leefbaarheid, kansen voor gebiedontwikkeling, kansen voor wijkvernieuwing, herstel van oorspronkelijke ruimtelijke structuren, verminderde visuele hinder, etc.

Het investeringsbedrag van de tunnelvariant en de kosten voor beheer en onderhoud zijn hoog ten opzichte van de eerder benoemde oplossingsvarianten. Hoewel de kosten hoger zijn, zijn ook de maatschappelijke baten hoger. Derhalve is de tunnelvariant een serieuze optie naast de drie andere benoemde opties voor verbetering van de bereikbaarheid. Indien gekozen wordt voor de tunnelvariant zal de aanleg in 2015 starten.

2.2 *Beleidsthema's*

Onderstaand worden de beleidsthema's benoemd die bij het project aansluiten. Inzicht in de beleidsthema's heeft een basis voor het onderzoek naar subsidiekansen voor het project.

- *Beleidsthema 'Bereikbaarheid'*

De aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen met de vier verschillende oplossingsvarianten verbeteren de bereikbaarheid. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan de bereikbaarheid van de stad Groningen, maar ook aan het gehele stedelijke netwerk Groningen-Assen. De regio Groningen-Assen vormt als onderdeel van de noordelijke hoofdtransportas via de A7 en de A28 de schakel tussen de Randstad, Noord-Duitsland (Hamburg en Bremen) en in het verlengde daarvan Scandinavië (noordelijke ontwikkelingsas).

- *Beleidsthema 'Ruimtelijke economische ontwikkeling'*

De aanleg van de tunnelvariant biedt ten opzichte van de andere varianten duidelijke voordelen ten opzichte van de mogelijkheden voor de verder ruimtelijke economische ontwikkeling van het gebied aangrenzend aan de Zuidelijke Ringweg. De leefbaarheid van het gebied neemt toe en maakt verdere ontwikkeling mogelijk voor Groningse topvoorzieningen- en locaties. U kunt daarbij denken aan 1) meer focus op de 'noord-zuid-as' langs het spoor ter hoogte van de Kempkensberg met kansen voor autonome ontwikkeling, 2) meer sturing op het completeren van De Meeuwen/Europapark als ontwikkelingslocatie, 3) het herstel van het Sterrebos, verdere ontwikkeling van het Laagveenlandschap, 4) het opheffen van de barrière tussen woonwijk de Oosterpoort en de Linie en

5) de verbetering van de luchtkwaliteit. Door verbetering van de bereikbaarheid en omgevingskwaliteit kan groei van het aantal banen en bezoekers worden gerealiseerd.

3. Europese en nationale subsidiestromen

3.1 *Europees beleidskader*

'Europa moet de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie in de wereld worden, waarbij een duurzame economische groei leidt tot meer en betere banen en een hechtere sociale samenhang.' Deze Europese doelstelling heet de Lissabon-agenda die in 2000 werd geformuleerd op de Europese Raad. In 2001 heeft de Europese Raad van Göteborg een milieudimensie aan deze doelstelling toegevoegd, ook wel de Göteborg-doelstelling genoemd.

Europa streeft via de Lissabon-agenda naar 70% arbeidsparticipatie, 20 miljoen extra werkenden en dat lidstaten minstens 3% van het BBP uitgeven aan R&D in 2010. Via de Göteborg-doelstelling wil Europa in 2010 16% minder uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van 1990, 12% energieverbruik uit hernieuwbare energiebronnen en 7% brandstofconsumptie uit biobrandstoffen. Om het bovenstaande te realiseren, is een Europees cohesiebeleid ontwikkeld.

Europese cohesiebeleid

In het Europese cohesiebeleid zijn van 2007 tot en met het jaar 2013 de volgende drie doelstellingen vastgesteld:

1. Convergentie. Deze doelstelling beoogt de convergentie op economisch gebied van de lidstaten en van de achtergebleven regio's te bespoedigen door een verbetering van de voorwaarden voor groei en werkgelegenheid. Deze doelstelling is niet van toepassing op ondermeer Nederland.
2. Regionale concurrentiekracht & werkgelegenheid. De doelstelling 'regionaal concurrentievermogen en werkgelegenheid' beoogt het concurrentievermogen en de aantrekkelijkheid van en de werkgelegenheid in regio's die niet voor de convergentiedoelstelling in aanmerking komen door een tweeledige aanpak te verbeteren. Hiervoor zijn ontwikkelingsprogramma's opgesteld om de regio's te helpen op economische veranderingen te anticiperen en regio's te stimuleren door innovatie en bevordering van de kennismaatschappij, ondernemerschap, milieubescherming en een betere bereikbaarheid. Ook zal voor meer en betere banen worden gezorgd door aanpassing van het arbeidspotentieel en investeringen in menselijk kapitaal.
3. Europese Territoriale Samenwerking. Deze doelstelling beoogt een intensievere grensoverschrijdende samenwerking via gezamenlijke initiatieven op plaatselijk en regionaal niveau, meer transnationale samenwerking om een geïntegreerde territoriale ontwikkeling tot stand te brengen, en een betere interregionale samenwerking en uitwisseling van ervaringen.

3.2 *Europese decentrale subsidiestromen*

Om de lidstaten en regio's (in financiële zin) te stimuleren het Europese cohesiebeleid uit te voeren, zijn onder meer Europese structuurfondsen in het leven geroepen. De Europese structuurfondsen zijn onder te verdelen in het Europees Fonds voor de Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Europees Sociaal Fonds (ESF). Vanuit EFRO is voor doelstelling 2 'Regionale concurrentiekracht & werkgelegenheid' circa 830 miljoen euro voor Nederland en 170 miljoen euro specifiek voor Noord-Nederland bestemd. Vanuit ESF is voor dezelfde doelstelling circa 830 miljoen voor heel Nederland voor het thema 'werkgelegenheid' beschikbaar. Voor doelstelling 3 'Europese Territoriale Samenwerking' is in totaal 247 miljoen euro beschikbaar.

Via het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) wordt aangegeven hoe de Europese structuurfondsen EFRO en ESF in de periode 2007-2013 decentraal in Nederland benut zullen

worden om de concurrentiekracht te versterken. Het NSR van Nederland kent voor de periode van 2007 tot en met 2013 de volgende prioriteiten:

- Versterken van de innovatiekracht en het ondernemerschap;
- Verhogen van de attractiviteit van regio's;
- Investeren in de sociaaleconomische vitaliteit van de grote steden;
- Vergroten van het arbeidsaanbod;
- Vergroten aanpassingsvermogen en investeren in menselijk kapitaal;
- Effectieve samenwerking met onze buurlanden.

Het NSR vormt de basis van de Operationele Programma's (OP's) van het Nederlandse structuurbeleid. In deze OP's worden de concrete prioriteiten, maatregelen en beheerstructuren beschreven voor de uitvoering van het structuurbeleid. Het gaat hierbij om de plannen van vier landsdelen, namelijk Noord-, Zuid-, Oost- en West-Nederland. Een voorbeeld is het Operationeel Programma Noord-Nederland van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe.

Bij de verdeling van de middelen over de regionale programma's is het uitgangspunt dat het kabinet inzet op het versterken van de concurrentiekracht van alle regio's. Dit sluit aan bij standpunt van Europa dat de Lissabon-doelstellingen alleen kunnen worden gehaald als het cohesiebeleid wordt gericht op alle regio's. De verdeelsleutel, die door de Europese Raad is vastgesteld voor de middelen over de lidstaten, vormt de basis voor de verdeling van de financiële middelen over de programma's. Naast deze Europese financiering worden de regionale programma's ook gevoed vanuit rijksbudgetten en provinciale budgetten.

3.3 Europese centrale subsidiestromen

Gemeenten kunnen in het kader van een groot aantal Europese subsidieregelingen en –programma's ook rechtsreeks bij de Europese Unie zelf subsidies aanvragen. De regelingen en programma's kunnen zijn gericht op de meest uiteenlopende specifieke Europese beleidsdoelstellingen, van milieutechnologie (LIFE-subsidieregeling) tot bestrijding van huiselijk geweld (Daphne-regeling) of betere samenwerking op het gebied van opsporing van criminele activiteiten (AGIS-regeling). Soms is samenwerking met buitenlandse partners in het kader van de Europese gedachte verplicht, soms ook niet.

Naast de Europese decentrale en centrale subsidiestromen zijn er natuurlijk ook verschillende nationale subsidieregelingen en -programma's ook voor gemeenten relevant die niet hun oorsprong vinden in het Europees (cohesie)beleid, maar voortkomen uit de prioriteiten en doelstellingen van het kabinet. Deze worden hierna genoemd als nationale subsidiestromen.

3.4 Nationale subsidiestromen

De nationale subsidiestromen kunnen worden verdeeld in hoofdstromen¹ en specifieke thematische regelingen. Van de subsidies binnen de hoofdstromen wordt het grootste deel van de subsidieverwerving van de gemeente invulling gegeven. Hoofdstromen eisen een andere benadering dan de subsidies die per project worden aangevraagd. De hoofdstromen eisen vaak in de voorfase (soms zelfs ruim vóór de aanvraag) de nodige afstemming met subsidieverstrekking om gunstige voorwaarden voor de eigen projecten en aanvragen te creëren en een budget voor de aanstaande aanvraag veilig te stellen (kortom: lobby). Daarvoor is in de aanvraagfase een grote betrokkenheid, vakkennis en vaardigheid in de afstemming met de subsidieverstrekker nodig.

¹ Dit zijn onder meer het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), de Brede Doeluitkering voor wegen en infrastructuur (BDU) en met ingang van 2007 het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Voor de welzijnssector gaat het bij voorbeeld om de financiering in het kader van de WMO en de schoolfinanciering.

De specifieke thematische regelingen zijn in veel gevallen ‘tender’-regelingen of soms eenmalige regelingen die voor één project gelden, in de regel voor subsidieaanvragen tot circa € 1 miljoen. Een ‘tender’-aanpak betekent dat aanvragers gedurende een bepaalde periode subsidievoorstellen kunnen indienen. Daarbij komen alleen die aanvragen die in de ogen van de verstrekker het beste aansluiten bij de doelstellingen van de subsidieregeling in aanmerking voor een toekenning. Van tevoren wordt een maximaal budget voor het toekennen van aanvragen aangegeven. Tenderregelingen geven competitie en eisen goede aanvragen.

Eenmalige regelingen worden voor een bepaalde periode opengesteld, waarbinnen doorlopend aanvragen kunnen worden ingediend en sluiten dan definitief of komen in dezelfde of gewijzigde vorm in een nieuwe periode weer terug. Hierbij geldt ‘wie het eerst komt, die het eerst maalt’.

Middelen voor het Noorden

De economische prestaties van het Noorden zijn de laatste jaren goed te noemen. Wel is de noordelijke economie nog bovengemiddeld afhankelijk van de maakindustrie en blijft het innoverend vermogen achter. In het kader van de Nota Pieken in de Delta ontvangt het noorden tot 2010 vanuit het ministerie van Economische Zaken extra middelen om de transitie naar een kennisgeoriënteerde economie te versnellen.

4. De subsidiemogelijkheden

In onderstaande paragrafen wordt voor de verschillende thema's toegelicht welke regelingen aanknopingspunten bieden voor het project. Per regeling wordt een samenvatting van de regeling gegeven evenals de aanpak en een inschatting van de slaagkans.

4.1 Subsidiethema 'Bereikbaarheid'

Financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (TEN)

Samenvatting

Via de regeling Financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (TEN) wordt subsidie verleend aan projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van Trans-Europese netwerken voor vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur. Ook onderdelen van projecten van gemeenschappelijk belang komen in aanmerking, voor zover zij in technisch en financieel opzicht zelfstandige eenheden vormen.

De financiële bijstand kan één of meer van de volgende vormen aannemen:

- A. cofinanciering van studies betreffende de projecten, met inbegrip van voorbereidende studies, haalbaarheidsstudies en evaluaties en andere technische ondersteuningsmaatregelen voor deze studies. De bijdrage mag in het algemeen niet meer bedragen dan 50% van de totale kosten van studies;
- B. rentesubsidies op door de Europese Investeringsbank of andere openbare of particuliere financiële instellingen verstrekte leningen. In de regel is de duur van rentesubsidies beperkt tot vijf jaar;
- C. bijdragen in de premies voor garanties voor leningen van het Europees Investeringsfonds of andere financiële instellingen;
- D. in naar behoren gemotiveerde gevallen, rechtstreekse subsidies voor investeringen;
- E. deelneming in risicokapitaal voor investeringsfondsen of vergelijkbare financiële instellingen die zich bij voorrang richten op de verstrekking van risicokapitaal voor projecten inzake Trans-Europese netwerken, en met een belangrijke investering door de particuliere sector;
- F. in voorkomend geval wordt de onder A. tot en met E. genoemde bijstand gecombineerd.

Ongeacht de gekozen vorm van bijstand mag het totaalbedrag van de bijstand niet meer dan 10% van de totale investeringskosten belopen. De bijstandsaanvragen worden door de betrokken lidstaat of lidstaten of, met toestemming van de lidstaat of lidstaten, door de rechtstreeks betrokken openbare of particuliere ondernemingen of instanties bij de Europese Commissie ingediend. De Europese Commissie stelt de toestemming van de betrokken lidstaat of lidstaten vast. Dit houdt in dat de gemeente geadviseerd wordt afstemming te zoeken bij het ministerie.

Aansluiting bij de regeling

Op het gebied van vervoer wordt bijzondere aandacht besteed aan de volgende projecten:

- prioritaire projecten (de prioritaire projecten t/m 2013 zijn reeds vastgesteld);
- projecten om knelpunten uit de weg te ruimen, vooral in het kader van prioritaire projecten;

- projecten die door ten minste twee lidstaten gezamenlijk worden ingediend of ondersteund, vooral projecten met grensoverschrijdende gedeelten;
- projecten die bijdragen tot de continuïteit van het netwerk en de optimalisering van de capaciteit;
- projecten die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het TEN-Vervoer en die onder meer, dankzij maatregelen inzake infrastructuurvoorzieningen, de veiligheid van de gebruikers verhogen en voor interoperabiliteit tussen de nationale netten zorgen;
- projecten die betrekking hebben op het ontwikkelen en inzetten van verkeersbeheerssystemen in het spoor-, weg-, lucht-, zee-, binnenvaart- en kustvaartvervoer, die de interoperabiliteit tussen nationale netwerken garanderen;
- projecten die bijdragen tot de voltooiing van de interne markt; en
- projecten die bijdragen tot het herstel van het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten ten voordele van de meest milieuvriendelijke, zoals de binnenvaart.

Het grootste deel van het budget gaat jaarlijks naar de prioritaire projecten (80%-85% van het budget). Het overige deel van het budget wordt middels verschillende indieningronden (oftewel 'calls') verdeeld.

Het project inzake het verbeteren van de bereikbaarheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen (niet alleen beperkt tot de aanleg van de tunnel) kan mogelijk aansluiten bij de jaarlijkse prioriteiten die worden gesteld.

Slaagkans

Bepalend voor de slaagkans is de mate waarin het project aansluit op de prioriteiten van het werkprogramma. De verwachting is dat deze begin 2009 bekend worden. In het algemeen kan worden gesteld dat de slaagkans mede wordt bepaald door de mate waarin het project bijdraagt aan het verbeteren van de continuïteit van het netwerk en de optimalisering van de kwaliteit of een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening dankzij maatregelen inzake infrastructuurvoorzieningen, de veiligheid van de weggebruikers verhogen en voor de interoperabiliteit tussen nationale netten zorgen. Daarnaast is het belangrijk de regionale Europese dimensie goed te kunnen onderbouwen

De slaagkans voor het project zal bepaald worden door de onderbouwing van de regionale Europese dimensie en impact van het project. Een aantal overwegingen maakt het lastig de Europese impact te onderbouwen:

- ***Naar verwachting heeft een klein deel van de verkeerbewegingen op de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft betrekking op doorgaand verkeer van en naar Europa;***
- ***De afstand tot de Nederland-Duitse grens is aanzienlijk. Meerdere snelwegen leiden tot verkeer van en naar Duitsland (w.o A37 en A1)***

Binnen de jaarlijkse calls zijn zowel subsidies mogelijk voor onderzoeksprojecten als voor investeringsprojecten. In veel gevallen werkt het goed om eerst een onderzoeksproject uit te voeren bijvoorbeeld naar technologische vernieuwingen op het gebied van tunnelveiligheid of multimodale transport mogelijkheden en vervolgens een aanvraag te doen voor de investering.

Het programma loopt van 2007 tot en met 2013. Dit betekent dat dit programma op het moment van de investering in de Zuidelijke Ringweg Groningen in het algemeen dan wel de tunnel specifiek reeds beëindigd is. Voor eventuele onderzoeksprojecten kan het huidige programma nog wel mogelijkheden bieden. Voor de investering moet worden gekeken naar het vervolg op het programma.

Het maximale subsidiebedrag ligt naar verwachting tussen €5 - €10 miljoen.

Meer informatie: http://ec.europa.eu/ten/index_en.html

Subsidies op het gebied van vervoer

Samenvatting

Met subsidies op het gebied van vervoer wil de Europese Commissie de doelstellingen van het Europese vervoersbeleid bevorderen.

In aanmerking voor een bijdrage komen rechtspersonen uit EU-lidstaten die activiteiten uitvoeren met betrekking op de thema's waaraan in het werkprogramma de voorkeur is gegeven of andere activiteiten met een innovatief karakter en van Europees formaat. De thema's waaraan in het werkprogramma voor de voorkeur is gegeven zijn:

- verkeersveiligheid;
- aspecten van de vervoerslogistiek; en
- optimalisering van het gebruik van de infrastructuur ten dienste van de exploitanten (lucht-, spoor- en zeevervoer).

De subsidies zijn bedoeld als stimulans voor de uitvoering van activiteiten die zonder financiële steun van de Europese Commissie niet zouden kunnen worden gerealiseerd. De subsidies variëren van 10% tot 50% van de subsidiabele kosten. Aanvragen kunnen na publicatie van een oproep tot het indienen van voorstellen met behulp van een aanvraagformulier worden ingediend bij de Europese Commissie.

Aansluiting bij de regeling

Jaarlijks zijn er binnen dit programma meerdere calls die betrekking hebben op verschillende onderwerpen.

In november heeft de Europese Commissie een call voor subsidies op het gebied van vervoer opengesteld voor het thema 'ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid voor stedelijke agglomeraties'.

De oproep die momenteel openstaat, heeft betrekking op de volgende prioriteiten:

- veilig voetganger- en fietsverkeer in steden, met als doel deze vormen van transport te stimuleren als alternatief voor autogebruik;
- goederentransport en logistiek in steden met speciale aandacht voor de samenwerking tussen transporteurs, bedrijven en de publieke instellingen;
- innovatieve systemen voor groene zones in steden met specifieke aandacht voor toegangsregels, technische tools voor toegangcontrole en informatie systemen;
- uitvoerbaarheid van informatie- en tolssystemen voor publieke en privaat transport in steden;

- vraaggestuurde transport voor passagiers in steden met de focus op naadloos op elkaar aansluitende vervoersketens, integratie van publiek en private vervoersbewegingen in stedelijke en minder stedelijke gebieden.

Het project lijkt op deze prioriteiten beperkt aan te sluiten. Op het moment dat binnen de opzet van de tunnel innovatieve aspecten worden ontwikkeld, is een betere aansluiting mogelijk. Het integreren van innovatieve aspecten vraagt in veel gevallen wel een aanvullende investering. Het is de vraag of dit wenselijk is.

Slaagkans

De slaagkans wordt bepaald door de mate waarin het project aansluit bij de prioriteiten van de calls die openstaan.

Kijkend naar de call die op dit moment open staat, lijkt de aansluiting, en daarmee de slaagkans, gering. Het wordt niet uitgesloten dat latere calls beter aansluiten.

Het budget voor deze call is €5.000.000. De subsidie kan variëren tussen de 10% en 50% van de subsidiabele kosten. Hierbij wordt aangegeven, dat de gemiddelde subsidiebijdrage €1.000.000 is. De slaagkans wordt hiermee nog verder beperkt.

Meer informatie:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

Kredieten van de Europese Investeringsbank

Samenvatting

Het doel van de Europese Investeringsbank is bij te dragen aan de integratie, de gebalanceerde ontwikkeling alsmede de economische en sociale cohesie van de EU-lidstaten. Daarnaast verleent de EIB in het kader van het Europese ontwikkelings- en samenwerkingsbeleid leningen ten behoeve van investeringsprojecten in meer dan 120 derde landen waarmee de EU overeenkomsten heeft.

De EIB verstrekt leningen en venture capital voor investeringsprojecten van zowel overheden als ondernemingen.

De bank heeft de beschikking over de volgende financieringsfaciliteiten:

- globale leningen. Deze zijn bestemd voor lokale overheden en ondernemingen met minder dan 500 werknemers en maximaal € 75 miljoen aan vaste activa. In aanmerking komen projecten tot een maximale omvang van € 25 miljoen. De leningen kunnen maximaal 50% van de investeringskosten dekken;
- risicodragend kapitaal (venture capital). Sinds een aantal jaar worden alle EIB risicodragende kapitaaltransacties afgehandeld door het Europees Investeringsfonds (EIF). Voor meer informatie over EIF wordt verwezen naar pagina 14;
- directe leningen. Deze zijn bestemd voor financiers uit zowel de publieke als private sector. In aanmerking komen projecten met een minimale omvang van € 25 miljoen. De leningen kunnen maximaal 50% van de investeringskosten dekken.

Aanvragen voor globale leningen kunnen worden ingediend bij de intermediairs van de EIB. In Nederland zijn dit de Bank Nederlandse Gemeenten, de Fortis

Bank, de NIB Capital Bank, de Rabobank en de SNS Bank. Aanvragen voor risicodragend kapitaal kunnen worden ingediend bij de intermediairs van het EIF en aanvragen voor directe leningen bij de EIB.

Aansluiting bij de regeling

Voor een project als de aanleg van de tunnel kan een krediet bij de Europese Investeringsbank worden aangevraagd.

Aanpak

De aanpak is om een verkennend overleg met de vertegenwoordigers van de EIB te voeren teneinde de mogelijkheden te verkennen.

Slaagkans

De rentepercentages zijn vergelijkbaar met de rentepercentages van de Bank Nederlandse Gemeenten. Mogelijke voorwaarden kunnen gunstiger zijn zoals de terugbetalingstermijnen.

Over de mate waarin de EIB genegen is om de gemeente Groningen een krediet te verstrekken, kunnen geen uitspraken worden gedaan.

Meer informatie: <http://www.eib.org>

**Europees
Investerings-
fonds**

Samenvatting

Het Europees Investeringsfonds (EIF), opgericht in 1994, is een financieel instituut waarin de Europese Commissie, de Europese Investeringsbank (EIB) en een aantal Europese banken en financiële instituten verenigd zijn. Het EIF ondersteunt middellange en langetermijninvesteringen in twee gebieden die van essentieel belang worden geacht voor de Europese economie, namelijk Trans-Europese Netwerken (TEN's) en het midden- en kleinbedrijf (mkb). De kerntaak van het EIF is het voorzien in garanties aan banken en financiële instituten ter bevordering van investeringen in de genoemde gebieden.

De hoogte van de financiële bijdrage wordt per geval bepaald. Aanvragen met betrekking tot garanties en deelnemingen kunnen vooraf worden ingediend bij het Europees Investeringsfonds.

Aansluiting bij de regeling

Voor een project als de aanleg van de tunnel kan een krediet bij het Europese Investeringsfonds worden aangevraagd.

Aanpak

De aanpak is om een verkennend overleg met de vertegenwoordigers van de EIF te voeren teneinde de mogelijkheden te verkennen.

Slaagkans

De rentepercentages zijn vergelijkbaar met de rentepercentages van de Bank Nederlandse Gemeenten. Mogelijke voorwaarden kunnen gunstiger zijn zoals de terugbetalingstermijnen.

Over de mate waarin de EIF genegen is de gemeente Groningen een krediet te verstrekken, kunnen geen uitspraken worden gedaan.

Meer informatie: <http://www.eif.org>

**Fonds
Economische
Structuur-
versterking**

Samenvatting

Het Fonds Economische Structuurversterking (FES) wordt gevoed vanuit de opbrengsten van het aardgas. Na 2025 raakt het aardgas op, maar er zal wel blijvend geïnvesteerd moeten worden in de Nederlandse economie vindt het kabinet. Het kabinet heeft daarom besloten de voeding van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) te koppelen aan de vrijval van rente over de opbrengsten uit het aardgas, in plaats van zoals nu direct uit de opbrengsten van het aardgas.

Hierdoor zal het FES ook als het aardgas op is, gevuld blijven voor het financieren van investeringen in de economische structuur. Naast de al bestaande gebieden infrastructuur, kennis en innovatie, kan het geld ook gebruikt worden voor projecten in duurzame energie, ruimtelijke economie en waterbeheersing. Het fonds onderscheidt een aantal aandachtsvelden, te weten:

- verkeer en vervoer;
- technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur;
- bodemsanering;
- stedelijke en ecologische hoofdstructuur.

Omdat het FES een verdelingsfonds is, worden de gelden die beschikbaar zijn toegevoegd aan andere begrotingen. Het gereserveerde bedrag voor verkeer en vervoer gaat naar het Infrastructuurfonds (ISF).

Het grootste deel van het budget is bestemd voor de aanleg van de Hogesnelheidslijn (HSL) en de Betuweroute. De rest van het budget is al verdeeld over een aantal kleinere projecten. Afhankelijk van onder andere de aardgasbaten zullen er eventueel nieuwe projecten worden gefinancierd.

De hoogte van de bijdrage wordt per geval bepaald. Aanvragen kunnen schriftelijk worden ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken.

Aansluiting bij de regeling

Het FES zal in de loop van 2008 worden uitgebreid, zodat ook investeringen voor de verduurzaming van de energiehuishouding, ruimtelijke investeringen en waterbeheer via het FES kunnen worden gefinancierd.

Financiële steun is vooral beschikbaar voor projecten die de economische structuur versterken.

1. investeringsprojecten van nationaal belang waarmee beoogd wordt de economische structuur te versterken, voor zover ze betrekking hebben op:
 - de verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen;
 - de technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur;
 - bodemsanering, voor zover ze verband houden met de investeringsprojecten van nationaal belang of met bouwprojecten in de binnensteden;
 - de stedelijke hoofdstructuur, voor zover die samenhangt met de investeringsprojecten van nationaal belang en functioneel een relatie heeft met de investeringsprojecten van nationaal belang;
 - de ecologische hoofdstructuur, voor zover een functionele relatie bestaat met de investeringsprojecten van nationaal belang;

2. projecten in het kader van de investeringsimpuls, zoals bedoeld in de Voorjaarsnota 1993.

Het project sluit qua thematiek goed aan bij dit fonds.

Slaagkans

Gemeente Groningen verwacht gelden te ontvangen vanuit FES voor de Centrale Zone en meer concreet de Sontweg-verbinding ten behoeve van het functioneren van Zuidoost, Eemskanaalzone, Binnenstad en UMCG. Extra gelden vanuit FES voor de tunnelontwikkeling zijn echter niet uitgesloten. Hiervoor is wel een lobbytraject noodzakelijk.

Het fonds bevat altijd minimaal € 1,7 miljard om aan de al voorgenomen investeringen te kunnen voldoen. Het bedrag dat in het FES gaat, wordt tijdens een kabinetsperiode niet meer aangepast.

Meer informatie:

De Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES) beslist over de verdeling van de gelden. Het secretariaat van ICES is ondergebracht bij het Ministerie van Economische Zaken.

Ministerie van Economische Zaken (Algemeen): Telefoon 070 - 379 89 11 of Website www.ez.nl

***Spoorse
Doorsnijdingen***

Samenvatting

De Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen was een succes, zo blijkt uit de evaluatie van de eerste tranche spoorse doorsnijdingen. Aan meer dan 60 projecten is in totaal ruim 240 miljoen euro uitgekeerd. Deze projecten hebben als doel het opheffen of verminderen van de barrièrewerking van het spoor, ook wel spoorse doorsnijdingen genoemd.

Mede door dit succes heeft het kabinet, via de begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen 141 miljoen euro ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. Het moment van openstelling van deze tweede tranche is 20 november 2008.

Het doel van de nieuwe regeling blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor.

De inhoudelijk criteria stedelijke bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid en spoorgebruik blijven gehandhaafd, waarbij de plannen tenminste moeten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria.

Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor honderd procent financieel gedekt is, inclusief een uitkering vanuit spoorse doorsnijdingen van ten hoogste 25%.

Onder meer op basis van de evaluatie van de eerste tranche is besloten om de uitvoering van de tweede tranche op enkele punten te wijzigen:

- De aanvragen worden op volgorde van binnenkomst beoordeeld en geschikt voor zover het budget toereikend is (was een rangorde). Het moment van indienen van de aanvraag is daarom van belang. Onvolledige aanvragen worden pas in behandeling genomen en beoordeeld zodra zij volledig zijn en mits er nog budget beschikbaar is.
- De maximale VenW-bijdrage is 15 miljoen euro. Dit was 40 miljoen euro; het gemiddeld toegekende bedrag in de eerste tranche was ongeveer 4 miljoen euro.
- Een project mag nu wel reeds opgenomen zijn in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Hierbij geldt dat de totale uitkering (inclusief MIRT-subsidie) van VenW nooit meer dan 25 procent van de subsidiabele kosten zal bedragen en beperkt wordt tot een maximum van 15 miljoen euro.
- Projecten die reeds uit de eerste tranche een uitkering hebben ontvangen worden uitgesloten van de tweede tranche.
- De uitkeringen zullen als een decentralisatie-uitkering via het Gemeentefonds lopen. Dit vermindert de administratieve lastendruk voor gemeenten.

Gemeenten zijn ten aanzien van de criteria zelf verantwoordelijk voor een volledige aanvraag. Verkeer en Waterstaat zal de ingediende aanvragen beoordelen. ProRail adviseert hierbij voor wat betreft het criterium Spoorgebruik. Betrokkenheid van ProRail bij het opstellen van een aanvraag is geen voorwaarde vooraf.

Aansluiting bij de regeling

Bij Spoorse Doorsnijdingen gaat het om de fysieke werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door spoordoorsnijdingen in de gemeente en eventueel het realiseren van bijkomende noodzakelijke voorzieningen om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen.

Voor het jaar 2009 is de gemeente al in beeld binnen deze regeling voor de brede fiets- en voetgangerstunnel richting de Euroborg.

Uiteraard kunnen meerdere projecten worden voorgedragen binnen deze regeling. Elementen uit het onderliggende project gericht op de aanleg van de tunnel hebben ook betrekking op het opheffen of verminderen van de barrièrewerking van het spoor. Daarom sluit dit project qua thematiek goed aan bij deze regeling.

Slaagkans

Op de bovengenoemde vier inhoudelijke criteria worden de projecten onderling vergeleken en gerangschikt. Daarna wordt het plafond verdeeld in volgorde van de projecten met de hoogste score op effectiviteit.

De slaagkans voor het project zal mede bepaald worden door effectiviteit van het project. Dit is een aandachtspunt in het aanvraagtraject.

Per 20 november 2008 zal de regeling weer worden opgesteld voor uit te voeren projecten in 2009. Gezien de planning van het project, ligt het niet in

de verwachting dat er mogelijkheden binnen deze regeling zijn mits in de toekomst soortgelijke subsidies worden opgesteld.

Tevens wordt voor de volgende openstelling gesteld dat de totale uitkering inclusief MIRT-subsidie van het ministerie V&W nooit meer dan 25 procent van de subsidiabele kosten en maximaal 15 miljoen euro zal bedragen.

Aangezien de gemeente Groningen voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen zo'n 400 miljoen euro vanuit MIRT zal ontvangen, lijkt de mogelijkheid om aanspraak te kunnen maken op dit programma beperkt.

Indien een (deel)project kan worden geformuleerd, gericht op het opheffen of verminderen van de barrièrewerking van het spoor die zijdelings raakt aan de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen met een planning voor 2009, kunnen de mogelijkheden voor subsidie altijd nader worden onderzocht.

Meer informatie:

http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/aanleg_onderhoud/aanleg_en_onderhoud_spoor/spoorse_doorsnijdingen/index.aspx

4.2 Subsiethema 'Ruimtelijke economische ontwikkeling'

Innovatie- programma Mooi Nederland

Samenvatting

Naar verwachting gaat begin 2009 het nieuwe Innovatieprogramma Mooi Nederland van start. Voor het programma is € 20 miljoen beschikbaar, verdeeld over drie inschrijfrondes. Op basis van het programma is subsidie beschikbaar voor inspirerende en vernieuwende projecten en plannen die Nederland mooier maken. Ook komt er een kennis- en leertraject om de resultaten uit te dragen onder provincies en gemeenten.

Mooi Nederland is één van de belangrijkste ruimtelijke prioriteiten van minister Cramer. De minister wil zuinig ruimtegebruik stimuleren, verrommeling tegengaan en zorgen voor een betere ruimtelijke kwaliteit. Minister Cramer wil met het Innovatieprogramma een extra impuls geven aan een mooier Nederland.

De inschrijfrondes of tenders van het Innovatieprogramma richten zich ieder op drie of vier thema's en duren ieder anderhalf jaar. De thema's voor de eerste tender zijn:

1. Groene zones met betekenis voor de stad;
2. Impulsen voor identiteit;
3. Werklandschappen met karakter.

Subsidies kunnen door provincies, gemeenten, waterschappen, privaatrechtelijke rechtspersonen en in het handelsregister ingeschreven ondernemers (al dan niet in samenwerking) worden aangevraagd.

Dit najaar worden de criteria voor de subsidieregeling bekend gemaakt. Projecten moeten in ieder geval een innovatief karakter hebben. De eerste tender start in maart 2009. Voor thema 1 'groene zones met betekenis voor de stad' en thema 3 'werklandschappen met karakter' is ook regionale samenwerking een belangrijk criterium. De beoordeling van de ingediende projecten geschiedt op voorspraak

van een nog aan te wijzen, onafhankelijke commissie. De volgende twee tenders starten achtereenvolgens in najaar 2010 en voorjaar 2012.

Op dit moment wordt de Innovatieregeling uitgewerkt in een ministeriële regeling. Dat is een relatief eenvoudige regeling, waardoor de lastendruk voor alle partijen beperkt blijft. Gedurende drie maanden kan een aanvraag worden ingediend in één van de twee categorieën 'ideeën en plannen' of 'uitvoeringsprojecten'. Nadat deze drie maanden verstreken zijn, worden alle aanvragen gezamenlijk beoordeeld. Een gedetailleerde planning is bekend vóór maart 2009.

Aansluiting bij de regeling

De plannen voor de aanleg van de tunnel in combinatie met de plannen voor omliggende wijken, sluiten aan bij een tweetal prioriteiten.

Bij thema 1 'Groene zones met betekenis voor de stad' gaat het om groene zones tussen steden, waarbij het stedelijk groen wordt verbonden met de grote landschappen. Ze helpen stedelingen ons land als minder vol te ervaren. Om deze zones te versterken en te behouden, is regionale visievorming gewenst. In dit kader valt te denken aan een gebiedsfonds waarbij de groene omgeving waarde wordt toegekend vanwege haar gunstige invloed op het vestigingsklimaat (zoals bij de Zuidas in Amsterdam gebeurt) of op de kwaliteit van de woonomgeving. Of dat kleine rode ontwikkelingen in het gebied zelf grotere groene ontwikkelingen mogelijk maken. Te denken valt aan herbestemming van agrarisch of industrieel erfgoed, kleinschalige recreatieve trekkers of museale oplossingen als Kröller-Müller op de Hoge Veluwe en Insel Hombroich bij Düsseldorf. Honorering van dergelijke projecten is sterk afhankelijk van de balans tussen rood en groen.

Binnen dit thema zien wij aansluiting met (delen van) het onderliggende project zoals de omliggende groene zone 'Sterrebos' en het Stadspark in combinatie met het versterken/verbeteren van de groene structuur van het Laagveenlandschap in het binnenstedelijk gebied.

Bij thema 2 'Impulsen voor identiteit' gaat het om wijken te voorzien van een duidelijke identiteit en ervoor te zorgen dat overheden en het bedrijfsleven het belang hiervan inzien. Architectuur en kunst fungeren daarbij als waardemaker. Een monument, een architectonisch hoogstandje of een kunstuiting als icoon voor de wijk. Bij iconen is een goede inpassing in de stedelijke omgeving een voorwaarde.

De ontwikkeling van de woonwijk De Oosterpoort valt mogelijk onder dit thema.

Thema 3 'Werklandschappen met karakter' van Mooi Nederland richt zich op herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Mooi Nederland legt ook een accent op duurzaamheid van de terreinen. Zowel milieuvriendelijk als toekomstbestendig. Tot slot is ook hier de inpassing in de omgeving van groot belang, vooral bij zichtlocaties als snelwegen.

Het deelproject Europapark als ontwikkelingslocatie lijkt qua thematiek goed inpasbaar onder het derde thema.

Slaagkans

Bepalend voor de slaagkans is de mate waarin het project aansluit op de criteria van de regeling. De verwachting is dat deze eind 2008 bekend worden. In het algemeen kan worden gesteld dat de slaagkans mede wordt bepaald door de mate waarin het project een innovatief karakter heeft, of het project een voorbeeldwerking vervult/kan vervullen en of binnen het project regionaal wordt samengewerkt.

Gezocht worden inspirerende projecten met een voorbeeldwerking voor anderen. De projecten bieden innovatieve oplossingen voor zuinig ruimtegebruik, duurzaamheid en tegengaan van verrommeling. De slaagkans voor het project zal vooral bepaald worden door de innovativiteit van het project. Aangezien het project in de basis niet innovatief is, zal dit naar verwachting lastig worden. Daarbij dient de aanleg van de tunnel te worden gekoppeld aan de aanpalende projecten in de wijken en de regio.

Gezien de verwachte projectstart in 2015 en het sluiten van deze regeling in 2012, zijn voor het totale project geen mogelijkheden binnen deze regeling. Tenzij een opvolger zal worden opengesteld in de periode na 2012. Wanneer aanpalende deelprojecten in de periode 2009 – 2012 worden uitgevoerd, zijn er wellicht wel mogelijkheden.

Iedere tender bestaat uit twee categorieën, namelijk Plannen en ideeën en Uitvoeringsprojecten. Bij de eerste categorie kunnen ongeveer 20 projecten maximaal € 150.000 ontvangen. Circa vier projecten kunnen bij de tweede categorie aanspraak maken op maximaal € 500.000.

Meer informatie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=37753>

Subsidie- regeling sanering verkeerslawaaai

Samenvatting

Het doel van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai is het beperken van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dan wel het beperken van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.

De regeling is bedoeld voor (samenwerkingsverbanden van) gemeenten. Jaarlijks verdeelt Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) ongeveer 25 miljoen euro aan subsidie ten behoeve van de geluidssanering van weg- en railverkeerslawaaai in Nederland.

De sanering valt momenteel uiteen in twee trajecten. De sanering van de A- en Raillijst is het eerste traject. Eind jaren 90 is door alle gemeenten geïnventariseerd voor welke woningen geen andere maatregelen konden worden getroffen dan gevelmaatregelen. De meest urgente van deze woningen zijn geplaatst op de zogenaamde A- en Raillijst. Voor de aanpak van deze woningen verstrekt VROM via het ISV middelen aan de gemeenten die een A- of Raillijst hebben. Voor de saneringssituaties die niet op de A- en Raillijst staan, het tweede traject, kunnen gemeenten bij BSV op projectbasis subsidie aanvragen. Het gaat hierbij dus vooral om bronmaatregel of afschermingsprojecten, maar ook voor de isolatie van woningen die een zo hoge geluidsbelasting hebben dat zij niet op de A-lijst konden worden geplaatst. BSV verleent de subsidie in twee stappen.

In eerste instantie vraagt de betrokken overheidsinstelling een subsidie voor de voorbereiding, de begeleiding en het toezicht van een sanering aan. Hoe ernstiger de geluidhinder en des te efficiënter deze is aan te pakken, hoe hoger de prioriteit van de aanvraag voor voorbereidingssubsidie.

Met de voorbereidingssubsidie wordt het saneringsprogramma opgesteld. Met een saneringsprogramma geeft de gemeente aan welke maatregelen zij wil treffen om de geluidbelasting te verminderen. Dit programma geldt gelijktijdig als een aanvraag voor een subsidie voor het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen (uitvoeringssubsidie).

Er is subsidie beschikbaar voor de volgende maatregelen:

- verkeersmaatregelen tegen wegverkeerslawaaai;
- geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg;
- afscherpende maatregelen tegen wegverkeerslawaaai;
- afscherpende maatregelen tegen spoorweglawaaai;
- geluidwerende maatregelen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen tegen wegverkeerslawaaai of spoorweglawaaai;
- maatregelen die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.

De bijdrage is maximaal 50% van de subsidiabele projectkosten. De voorbereidingssubsidie bedraagt, wanneer er ook een uitvoeringssubsidie wordt verstrekt, maximaal 15% van de uitvoeringssubsidie. Per type maatregel zijn er formats voorhanden om het maximale subsidiebedrag te berekenen. Aangezien nog geen inzicht is in de maatregelen zelf, kan hierover geen uitspraak worden gedaan.

Aanvragen voor voorbereidingssubsidie kunnen jaarlijks tot en met 31 januari worden ingediend bij het Bureau sanering verkeerslawaaai. Aanvragen voor uitvoeringssubsidie kunnen doorlopend worden ingediend bij het hetzelfde bureau. Momenteel is nog niet bekend of en wanneer deze subsidie zal sluiten.

Aansluiting bij de regeling

Verkeersmaatregelen tegen verkeerslawaaai en afscherpende en geluidswerende maatregelen zijn onderdeel van het onderliggende project. ***Vanuit dit oogpunt zou de aanleg van de tunnel kunnen aansluiten op de subsidieregeling sanering verkeerslawaaai.***

Ten aanzien van verkeersmaatregelen wordt het volgende opgemerkt: Verkeersmaatregelen zullen vrijwel nooit alleen om reden van geluidhinderbestrijding worden uitgevoerd. Vaak zijn de maatregelen immers te combineren met het normale beheer en onderhoud van de weg. Tevens is het wenselijk te bezien of deze maatregelen gecombineerd kunnen worden met maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Derhalve is uitgangspunt dat de aan de geluidhinderbestrijding toe te rekenen kosten van verkeersmaatregelen in principe niet hoger mogen zijn dan het met in de formats berekende bedrag.

Slaagkans

De voorbereidingsaanvragen worden op onder andere de mate van geluidshinder en efficiency beoordeeld. Uitvoeringsprojecten worden op akoestische aspecten, doelmatigheid en kosteneffectiviteit beoordeeld. De subsidieaanvragers worden geadviseerd over de te treffen maatregelen en zij worden in de voorbereiding van projecten met het oog op de kosteneffectiviteit begeleid.

Er is echter een aantal voorwaarden in de regeling opgenomen, die nader onderzocht moeten worden. Dit betreft o.a. de maximale hoogte van de subsidie in relatie tot de projectkosten en cumulatie met overige bijdragen van het Rijk.

Op dit moment is het lastig aan te geven of de te nemen maatregelen binnen dit project voldoen aan de algemene en specifieke vereisten. Nader onderzoek is nodig wanneer gemeente Groningen de intentie heeft een aanvraag binnen deze regeling in te dienen.

Meer informatie:

<http://www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl/index.php?content=118>

4. Conclusies en aanbevelingen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden.

Programma/Regeling	Inhoudelijke aansluiting	Maximaal subsidie bedrag	Looptijd regeling	Eindconclusie
Financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (TEN)	Redelijk tot goed	€5-€10 miljoen	Tot en met 2013	+
Subsidies op het gebied van vervoer	Beperkt tot redelijk Per tender verschillend	+/- €1 miljoen	Tot en met 2013	+/-
Kredieten van de Europese Investeringsbank	Redelijk tot goed	Geen subsidie	Geen einddatum	+/-
Europees Investeringsfonds	Redelijk tot goed	Geen subsidie	Geen einddatum	+/-
Fonds Economische Structuurversterking	Goed	Per geval verschillend	Geen einddatum	+
Spoorse doorsnijdingen	Redelijk tot goed	€15 miljoen	2009	+/-
Innovatieprogramma Mooi Nederland	Redelijk tot goed	€150.000 - €500.000	Tot en met 2012	+/-
Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai	Onbekend	Per type maatregel verschillend	Nog geen einddatum bekend	+/-

Uit het subsidieonderzoek is gebleken dat een beperkt aantal subsidieprogramma's is aan te wijzen om de aanvullende kosten voor de tunnelvariant uit subsidieprogramma's (Europese programma's en nationale programma, in principe m.u.v. van programma's vanuit het ministerie V en W) te subsidiëren. De mate van kansrijkheid varieert van goed tot beperkt. Echter, de omvang van de mogelijk te behalen subsidies is beperkt ten opzichte van het investeringsbedrag. Ook de projectplanning is vaak niet in lijn met de openstelling van de mogelijke subsidieprogramma's, waardoor de kans op subsidie beperkt is.

Hoewel de meerderheid van de regelingen als minder kansrijk zijn benoemd, betekent dit niet dat zij helemaal geen mogelijkheden bieden. Het opstellen van aanvragen voor deze programma's en regelingen vraagt echter een aanvullende projectontwikkeling teneinde het project op onderdelen beter op de regeling/programma te laten aansluiten. Hierbij moet worden gedacht aan deelprojecten zoals de spoorontwikkeling, het Sterrebos, het Laagveenlandschap, Stadspark, Europapark en sanering van verkeerslawaaai. Het is de vraag of dat op dit moment haalbaar en wenselijk is.

De bij de gemeente welbekende gelden vanuit het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV), zijn wel een mogelijkheid om een deel van de kosten te dekken. Tevens liggen er mogelijkheden, zoals bekend, vanuit het Regiofonds Groningen-Assen en de EFRO-gelden zoals vastgelegd in het Operationeel Programma Noord-Nederland.

Het advies is daarom tevens om voor de tunnel andere opties voor aanvullende financiering te onderzoeken. Hierbij moet worden gedacht aan tolheffing, bijdragen vanuit het Noordelijke

bedrijfsleven of bijdragen vanuit Duitse overheden en bedrijfsleven. Op het moment dat bijvoorbeeld het Noord-Nederlandse bedrijfsleven bereid is om bijvoorbeeld 10% van de totale projectkosten te financieren, is de positie in de lobby bij de ministeries voor bijvoorbeeld een aanvullende bijdrage uit de gelden vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) sterker.