



Bijlage Kamerbrief Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw

Structuurversterkende infra

Definitie, analyse en handelingsperspectief om structuurversterkende infra te starten

Context

Het kabinet heeft eind 2024 opdracht gegeven om te inventariseren wat nodig is om projecten te starten die woningbouw op langere termijn mogelijk maken en bijdragen aan de bereikbaarheid en het toekomstig verdienvermogen van Nederland.

Probleemanalyse & Handelingsperspectief

Definitie

Een structuurversterkende project is een grootschalige investering met een grote financiële omvang in mobiliteitsinfrastructuur die een looptijd heeft (voorbereiding en uitvoering) van meer dan 10 jaar. Dit zijn projecten die een grote impact hebben op de fysieke leefomgeving, nieuwe woningen ontsluiten en bijdragen aan de ontwikkeling van de brede welvaart in Nederland omdat de projecten zorgen voor het toekomstig verdienvermogen van Nederland.

Probleemanalyse

Krappe arbeidsmarkt + uitvoeringscapaciteit wordt niet opgebouwd

Schaarse fysieke ruimte

Vertraging door procedures en regelgeving + ontbreken van zekerheid

Netcongestie

Stikstofproblematiek

Schaarse financiële middelen + bekostiging voornamelijk via incidentele publieke middelen

Aflopende beschikbare budgetten in het Mobiliteitsfonds (vanaf 2031) en toenemende instandhoudingsopgave

Handelingsperspectief

1. Realistische lange termijn programmering en strategie

2. Voldoende structurele uitvoeringscapaciteit en inzet op productiviteitsgroei

3. Verken mogelijkheden om het proces van opstart en beheersing van structuurversterkende projecten te verbeteren

4. Zorg structureel voor voldoende middelen in een realistisch kasritme

Tabel met projecten

Onderstaande lijst bevat een opsomming uit de Ontwerp-Nota Ruimte van projecten die een systemsprong op mobiliteit en schaalessprong in stedelijkheid mogelijk maken (extra woningen, bedrijvigheid en voorzieningen). Dit wil niet zeggen dat al deze projecten uitgevoerd gaan of kunnen worden. Zoals in de brief aan de Tweede Kamer is aangegeven kunnen deze projecten niet tegelijkertijd worden aangelegd, prioritering is nodig. Het gaat hierbij ook om projecten waarover nog moet worden besloten.

Gebiedsopgave

Oplossingsrichtingen en effecten

Regio	Gebiedskenmerken: wonen, werken en voorzieningen na 2040	Mogelijke oplossingsrichtingen	Geschatte investeringskosten	Geschatte ontwikkelpotentie woningbouw	Aandachtspunten	Mate van uitwerking (MIRT-status)
Noord-Nederland	VISTA: Vitaliseren en Initiëren (Ruimtelijke mogelijkheden)	Lelylijn				MIRT-Onderzoek/Masterplan
Zuid- en Oost-Drenthe	VISTA: Vitaliseren en Initiëren (Ruimtelijke mogelijkheden)	Nedersaksenlijn				MIRT verkenning
Metropoolregio Amsterdam	VISTA: Accommoderen (Hoogstedelijk gebied, magneet binnen en buiten regio)	Structuurversterking OV-netwerk Metropoolregio Amsterdam (denk aan OV Amsterdam-Haarlemmermeer, Ringlijn, IJmeerverbinding, Zaan-IJ, Oostwestlijn)	 - 		= bij IJmeer-verbinding  	OV Amsterdam-Haarlemmermeer en Slotermeer - Amsterdam Centrum = MIRT Verkenning
					= voor alle oplossingsrichtingen 	IJmeerverbinding = MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area afgerond
Utrecht-Amersfoort	VISTA: Accommoderen (Hoogstedelijk gebied, draaischijf NL)	Structuurversterking OV-netwerk Regio Utrecht-Amersfoort (denk aan Merwedelijk, Centrum-As Utrecht)				Merwedelijk = MIRT-verkenning, overige = n.v.t.
Midden- en Oost-Nederland	VISTA: Stimuleren (Wonen langs een corridor met goede verbinding)	Verbeteringen spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitsland				Onderzoek
Zuidelijke Randstad	VISTA: Transformeren (Hoogstedelijk gebieden, verouderde economie)	Structuurversterking OV-netwerk Zuidelijke Randstad (denk aan Oude Lijn, Oostlandlijn, Westlandlijn)	 - 			Oude Lijn = MIRT Verkenning, overige = n.v.t.
Zeeland	VISTA: Vitaliseren en Initiëren (Ruimtelijke mogelijkheden)	Versterken verbinding Zeeland – Randstad				
Brainport Eindhoven	VISTA: Accommoderen (stedelijk gebied, diverse woonkernen, high-tech)	Bereikbaarheid Oostkant Eindhoven			 	N.v.t.
Brainport Eindhoven	VISTA: Accommoderen (stedelijk gebied, diverse woonkernen, high-tech)	OV-verbindingen Brainportregio Eindhoven				MIRT-Onderzoek
Zuid-Nederland	VISTA: Accommoderen, Transformeren en Stimuleren (verbinden high-tech regio's)	IC Randstad - Brainport - Heerlen - Aken				Spoorknoop Eindhoven = MIRT Verkenning, overig tracé = n.v.t.
Nationaal	VISTA: Accommoderen, Transformeren en Stimuleren	Verbeterde inpassing stedelijke snelwegen				Onderzoek
Nationaal	Divers	Opstart gepauzeerde MIRT-projecten			 	Verskillend

Legenda

Investeringskosten

< 2 miljard 
 2 tot 10 miljard 
 > 10 miljard 

Woningbouw potentie

10k - 30k 
 30 - 60k 
 > 60k 

Aandachtspunten

Stikstof en/of natuur 
 UNESCO 
 Positieve netwerkeffecten 

Varianten voor alternatieve bekostiging en financiering

Onderstaand overzicht geeft diverse voorbeelden van alternatieve bekostiging en financiering. Het betreft geen uitputtende lijst. Daarnaast kunnen veel instrumenten niet tegelijkertijd worden ingezet. De inventarisatie is breed en gaat niet in op de wenselijkheid van de opties. Cursief weergegeven opties passen niet binnen huidige juridische kaders. Hiervoor is nieuwe of aangepaste wetgeving nodig.

1. Gebruikers en reizigers	2. Gebruikers en reizigers	3. EU en medeoverheden	4. Grondeigenaren en ontwikkelaars	5. Lokale bedrijven en bewoners
Prijsdifferentiatie OV op specifiek traject	Gerichte private bijdragen van baathebbende partijen zoals grote werkgevers	EU-bijdragen De kansen hangen af van het nieuwe Meerjarig Financieel Kader	Vaste afdracht nieuwbouw door ontwikkelaar	Verhoging onroerendezaakbelasting (OZB)
Opcenten provincie Verhoging opslag motorrijtuigenbelasting		Bijdragen medeoverheden indien grote lokale en regionale belangen worden gediend	Ontwikkelrechten Extra vloeroppervlak in ruil voor investeringen openbare ruimte	Gebiedsinvesteringszone <i>In ontwikkelgebied regelen eigenaren/gebruikers samen voorzieningen en bekostiging</i>
Verhoging gebruikersvergoeding spoor			Planbatenheffing of vergelijkbaar systeem waarmee waardestijging wordt afgeroomd	Baatbelasting aan eigenaren die gebaat zijn bij voorzieningen
Parkeertarieven Uitbreiding parkeerbeleid				Gebiedsontwikkelingsheffing voor bewoners en bedrijven die profiteren van publieke investeringen
Verhoging toeristenbelasting				Ingezetenenheffing Een vast bedrag per inwoner
Tolheffing op nieuwe verbindingen				
Beprijzen gebruik van gebruik infrastructuur en/of bijbehorende voorzieningen				
Cordonheffing bij toegang tot een gebied				
Overig				
Private en EU-financiering waarbij tijdelijk middelen beschikbaar worden gesteld tegen een rentevergoeding		Gebruik Rijksgronden door derden tegen een vergoeding		Governance: regionaal of stedelijk fonds waarin gezamenlijk wordt besloten over verschillende publieke en/of private bijdragen

Voorbeelden van alternatieve bekostiging en financiering in Europa

In Nederland is het niet gebruikelijk dat baathebbers zoals grondeigenaren, ontwikkelaars, bedrijven en particulieren op een directe wijze deelnemen aan de bekostiging van structuurversterkende mobiliteitsinfrastructuur. Zeker bij investeringen in stedelijke gebieden kunnen baathebbers een substantiële bijdrage leveren. Alternatieve vormen van bekostiging leggen meer verantwoordelijkheid bij deze partijen. Dit vraagt om een cultuuromslag. In andere Europese landen zijn hier ervaringen mee. Hieronder volgt een aantal Europese voorbeelden van alternatieve bekostiging en financiering. In Nederland zijn niet alle instrumenten één-op-één toepasbaar, maar er zijn vergelijkbare alternatieven, zie ook het overzicht hiervoor.

Tolwegen Spanje die privaat zijn gefinancierd en bekostigd. Bedrijven kregen concessies om wegen aan te leggen en te onderhouden, en mochten de kosten terugverdienen via tolheffingen. Er is hier dus sprake van zowel private bekostiging (via gebruikers) als private financiering (investering wordt pas later terugverdiend). In gunstige tijden boekten exploitanten hoge winsten, maar vanaf 2008 kwamen velen in zwaar weer doordat het verkeer tijdens de economische crisis sterk afnam. Hierdoor moest de Spaanse overheid ingrijpen en werden de risico's alsnog publiekelijk gedragen.

Crossrail Londen is een groot infrastructuurproject dat bestaat uit de aanleg van meerdere nieuwe spoorlijnen (circa £ 19 mld.). Hiervan wordt bijna de helft gedragen door verschillende private bekostigingsinstrumenten:

- Business Rate Supplement: een extra opslag op de onroerendgoedbelasting voor niet-woningen in Londen, zoals kantoren.
- Private Sector Contributions: directe bijdragen van baathebbende partijen zoals Canary Wharf Group en Heathrow Airport.
- Community Infrastructure Levy (CIL): een vaste heffing per wijk die wordt opgelegd aan nieuwe ontwikkelingsprojecten.
- Section 106 agreements: onderhandelbare bijdragen tussen ontwikkelaars en de lokale overheid.
- Gebruikers infrastructuur: inkomsten uit kaartverkoop.

De investeringen betreft een hoogstedelijk gebied met veel baathebbenden, waarbij diverse bekostigingsinstrumenten zijn ingezet. Ongeveer de helft van de investeringskosten is gedekt met publieke middelen.

Paris Grand Express is een uitbreiding van de Parijse metro met circa 200 km aan nieuwe lijnen en 65 nieuwe metrostations. De totale bouwkosten worden geschat op ongeveer € 45 mld. Voor de financiering worden verschillende alternatieve bronnen gebruikt, zoals:

- Belasting op kantoorruimtes, winkels en opslaglocaties (Taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et locaux de stockage (TSB))
- Belasting op netwerkbedrijven voor het gebruik van infrastructuur (Imposition Forfaitaire des entreprises de réseaux (IFER)).
- Heffing op onroerendgoedbelasting en bedrijfsbelasting (Taxe spéciale d'équipement (TSE)).
- Toeristenbelasting (Taxe additionnelle à la taxe de séjour (TATS)).
- Parkeerbelasting (Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (TASS)).

Omdat de inkomsten uit deze belastingen pas later binnenkomen dan de investeringen worden gedaan, is gekozen voor aanvullende financiering. De entiteit die verantwoordelijk is voor de bouw heeft daarom groene obligaties uitgegeven en leningen afgesloten bij de Europese Investeringsbank (EIB). Hierdoor lopen de financieringslasten flink op. Als dat wordt meegerekend, komen de totale kosten uit op ruim € 70 mld.



Toelichting

Varianten voor alternatieve bekostiging en financiering

Wat wordt verstaan onder alternatieve bekostiging en financiering?

Conform de MIRT-spelregels wordt het MIRT-onderzoek gebruikt om een eerste inzicht te geven in benodigde kosten en de mogelijkheden voor bekostiging te onderzoeken, waaronder eventuele alternatieve bekostiging. Bij MIRT-investeringen worden momenteel soms alternatieve bekostigings- en financieringsbronnen betrokken. Met alternatieve bekostiging wordt bedoeld dat andere partijen een deel van de kosten dragen. Alternatieve financiering houdt in dat andere partijen tijdelijk kapitaal beschikbaar stellen dat moet worden terugbetaald met een vergoeding/rente. Er zijn ook combinaties van alternatieve bekostiging en financiering mogelijk.

Wat rechtvaardigt de inzet van alternatieve bekostigingsinstrumenten?

Partijen zoals grondeigenaren, ontwikkelaars, bedrijven en particulieren profiteren van investeringen in mobiliteitsinfrastructuur in hun directe omgeving. Denk aan een betere bereikbaarheid, private investeringsmogelijkheden of waardevermeerdering van vastgoed. Het betrekken van baathebbers bij de bekostiging van infrastructuur sluit aan bij het profijtbeginsel. Dit houdt in dat partijen die profiteren van overheidsvoorzieningen, ook bijdragen in de kosten ervan. Bekostiging op basis van profijt stimuleert een zorgvuldige afweging van investeringen in het ruimtelijk domein, omdat lusten en lasten bij dezelfde partij komen te liggen.

Wat zijn de verschillende varianten van alternatieve bekostiging en financiering?

Er zijn diverse vormen van alternatieve bekostiging en financiering. Zij hebben in de kern gemeen dat naar baathebbers van publieke investeringen wordt gekeken voor de bekostiging daarvan. De instrumenten zijn grofweg op te delen in vijf verschillende categorieën, namelijk:

1. Betaling door gebruikers en reizigers. Deze categorie richt zich op het (meer) beprijzen van het gebruik van infrastructuur en bijbehorende voorzieningen.
2. Betaling door gerichte private baathebbers. In specifieke situaties kunnen private partijen, zoals grote bedrijven, onevenredig veel profiteren van mobiliteitsinvesteringen, wat een bijdrage kan rechtvaardigen.
3. Betaling door de EU en medeoverheden. Investeringen in Rijksinfrastructuur kunnen ook belangen van andere overheden en de EU dienen. In dat geval kan een bijdrage van die partijen voor de hand liggen.
4. Betaling door grondeigenaren en ontwikkelaars. Deze categorie richt zich op het betrekken van eigenaren van te ontwikkelen gronden en de ontwikkelaars bij de bekostiging van publieke voorzieningen.
5. Betaling door lokale bedrijven en bewoners. Bedrijven en bewoners profiteren van investeringen in publieke voorzieningen in hun directe omgeving. Deze investeringen leiden ook tot een waardestijging van vastgoed. Deze categorie richt zich op het betrekken van lokale baathebbers bij de bekostiging van voorzieningen.

De mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering verschillen sterk per project. Een OV-verbinding in een stedelijke omgeving heeft andere mogelijkheden dan een investering in het hoofdwegennet. Alternatieve bekostiging en financiering vergen dus maatwerk per project.

Tabel met opties en toelichting alternatieve bekostiging en financiering

Onderstaande tabel beschrijft per partij, zoals gebruikers of reizigers, de mogelijke vormen van alternatieve bekostiging. De kolom wetswijziging vereist laat zien waarvoor nieuwe of aangepaste wetgeving nodig is. Dit brengt een lange doorlooptijd met zich mee. Daarnaast vereisen de meeste opties aanpassing van regelgeving, zoals ministeriële regelingen en gemeentelijke verordeningen. Deze aanpassingen zijn aanzienlijk eenvoudiger en sneller te realiseren.

1. Gebruiker/reiziger

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
Prijsdifferentiatie ov	In bepaalde situaties kan tariefdifferentiatie tot hogere opbrengsten leiden die aangewend kunnen worden voor de bekostiging van ov-infrastructuur. Denk aan een hoger tariefopslag op een specifiek traject, zoals de toeslag voor de Intercity Direct van NS. In specifieke gevallen kan prijsdifferentiatie kansrijk en gerechtvaardigd zijn, bijvoorbeeld wanneer het leidt tot een snellere reis dan het bestaande alternatief, zoals bij de Hogesnelheidslijn (HSL). Prijsdifferentiatie vereist in de meeste gevallen een aanpassing van de vervoerconcessie.	IenW of medeoverheden	Nee
Tolheffing	Met tolheffing op nieuwe wegen kunnen desbetreffende investeringskosten (deels) worden gedekt. Tolheffing wordt toegepast om de projecten VIA15 en A24 Blankenburgverbinding te bekostigen. Voorwaarden zijn dat het om nieuwe verbindingen gaat en een gratis alternatief beschikbaar is. Rondom tolheffing zijn veelal ook afspraken nodig met private partijen, eventuele andere opdrachtgevers en het ministerie van Financiën rondom de financiering en verwerking in de Rijksbegroting.	IenW of medeoverheden	Ja
Beprijzen gebruik (waaronder betalen naar gebruik en vrachtwagenheffing)	Het beprijzen van het gebruik van infrastructuur en/of bijbehorende voorzieningen. Voorbeelden: - Het aantal kilometers dat gereden wordt beprijzen (betalen naar gebruik, vrachtwagenheffing); - Het gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart beprijzen.	IenW	Ja
Cordonheffing	Met een cordonheffing wordt een bedrag betaald bij een toegang tot een gebied. Dat kan voor meerdere modaliteiten. Deze inkomsten kunnen worden benut voor investeringen in dat gebied. Er is in Nederland nog geen juridische basis voor een cordonheffing. Een vorm van cordonheffing is eerder onderzocht en kansrijk bevonden voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol).	IenW of medeoverheden	Ja
Opcenten provincie	De provinciale opcenten zijn een opslag op de motorrijtuigenbelasting (MRB). De tarieven van de provincies lopen fors uiteen. Provincies hebben daarmee de mogelijkheid om meer middelen te werven voor benodigde investeringen.	Medeoverheden	Nee
Verhoging gebruiksvergoeding spoor	Betreft een algemene verhoging van de gebruiksvergoeding voor het spoor (personen- en goederenvervoer). De opbrengst van deze verhoging kan worden benut voor investeringen in infrastructuur. Een hogere gebruiksvergoeding zal worden doorbelast aan de gebruikers, met hogere transportkosten en hogere prijzen voor ov-tickets tot gevolg. Een verhoging van de prijzen van ov-tickets raakt de sociale functie van het ov.	IenW of medeoverheden	Nee
Parkeertarieven	Gemeenten hebben de mogelijkheid om via het uitbreiden van parkeerbeleid extra inkomsten te genereren. Deze inkomsten kunnen worden ingezet voor extra investeringen in lokale infrastructuur.	Medeoverheden	Nee
Toeristenbelasting	Gemeenten met kunnen door het verhogen van de toeristenbelasting extra inkomsten genereren. Deze opbrengsten kunnen worden ingezet voor investeringen in de lokale infrastructuur. Het effect van deze maatregel hangt af van het aantal toeristen in een gemeente.	Medeoverheden	Nee

2. Gerichte private baathebber

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
Gerichte private bijdragen	Baathebbende private partijen zoals grote werkgevers/bedrijven kunnen bereid zijn om bij te dragen aan een project. Partijen zijn eerder bereid bij te dragen als ze inspraak hebben in hoe een project precies wordt uitgevoerd. Voorbeelden: • Bijdrage van maritieme bedrijven aan Kornwerderzand; • Bijdrage van het bedrijfsleven aan het Brainportpakket Eindhoven via een programmafonds.	lenW of medeoverheden	Nee

3. EU/medeoverheden

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
EU-bijdragen	Er zijn diverse subsidies, fondsen en andere financieringsmogelijkheden van de Europese Unie. Het gaat om: • Connecting Europe Facility (CEF) • European Regional Development Fund (ERDF) • Recovery and Resilience Facility (RRF) Deze bronnen zijn ondertussen uitgeput. Er wordt momenteel onderhandeld over de nieuwe EU-meerjarenbegroting voor de periode 2028-2034, het Meerjarig Financieel Kader (MFK). Hieruit kunnen nieuwe kansen ontstaan.	lenW of medeoverheden	Nee
Bijdragen medeoverheden	Met investeringen in Rijksinfrastructuur worden ook lokale en regionale belangen gediend. Een bijdrage van de medeoverheden kan in bepaalde situaties voor de hand liggen. In de praktijk gebeurt dit regelmatig, zoals bij de Oude Lijn. Kanttekening hierbij is dat de medeoverheden zelf ook voor grote financiële uitdagingen staan. De financiële draagkracht verschilt bovendien per regio.	lenW	Nee

4. Grondeigenaar/ontwikkelaar

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
Planbatenheffing of vergelijkbaar systeem	In het Regeerprogramma van het Kabinet-Schoof is een planbatenheffing of vergelijkbaar systeem aangekondigd. Met een planbatenheffing of een vergelijkbaar systeem wordt de waarde stijging van grond door bestemmingswijzigingen deels afgeroomd. Hiermee ontstaat een bekostigingsbron voor gemeenten voor publieke voorzieningen, waaronder infrastructuur. In juni 2025 heeft de minister voor VRO de brief Voorstel en dilemma's planbatenheffing of een vergelijkbaar systeem aan de Tweede Kamer verzonden, waarin wordt voorgesorteerd op een intensivering van het instrument kostenverhaal (Kamerstuk 32 847, nr. 1351).	Medeoverheden	Ja
Ontwikkelrechten	Ontwikkelrechten geven eigenaren van vastgoed het recht extra vierkante meters vloeroppervlak te realiseren in ruil voor investeringen in de openbare ruimte. De maatregel is beperkt toepasbaar voor de bekostiging van (lokale) infrastructuur.	Medeoverheden	Nee
Vaste afdracht nieuwbouw	Een vaste afdracht door de ontwikkelaar bij nieuwe woningen of bedrijfspanden. Gemeenten kunnen deze opbrengsten inzetten voor publieke voorzieningen, zoals infrastructuur. De inzet van dit instrument kan negatieve gevolgen hebben voor de woningbouwaantallen, aangezien de kosten voor projectontwikkelaars toenemen.	Medeoverheden	Nee

5. Lokale bedrijven/bewoners

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
Ingezetenenheffing	Een ingezetenenheffing (heffing met vast bedrag) is een relatief eenvoudig uitvoerbaar instrument dat zich kan lenen voor bekostiging van projecten waar alle ingezetenen min of meer in gelijke mate profiteren, zoals projecten met een grote schaalgrootte. Gemeenten kunnen deze opbrengsten inzetten voor publieke voorzieningen, zoals lokale infrastructuur.	Medeoverheden	Ja
Onroerendezaak-belasting (OZB)	Ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot hogere WOZ-waarde en daarmee belastinginkomsten via de OZB. Inkomsten uit de OZB kunnen worden ingezet voor bekostiging van publieke voorzieningen, zoals lokale infrastructuur. Deze potentiële extra inkomsten worden deels tenietgedaan door de vereveningssystematiek in het Gemeentefonds. Enkele opties met betrekking tot de OZB: • Hogere OZB-heffing (waarbij verschillende tarieven worden gehanteerd voor eigenaren woningen, eigenaren niet-woningen en gebruikers niet-woningen); • Gebiedsgerichte OZB-verhoging (vereist systeemwijziging); • Aanpassing vereveningssystematiek gemeentefonds (optie past niet goed bij gelijkheidsbeginsel).	Medeoverheden	Verschilt
Baatbelasting	De gemeente kan een baatbelasting opleggen aan eigenaren van onroerende zaken die gebaat zijn bij voorzieningen die door of met medewerking van de gemeente tot stand zijn gekomen. Vanwege juridische uitvoeringsproblemen en jurisprudentie wordt de baatbelasting momenteel niet toegepast. Er is een wetswijziging nodig om deze problemen op te lossen.	Medeoverheden	Ja
Gebiedsontwikkelings-heffing	Een gebiedsontwikkelingsheffing is bedoeld om bewoners en bedrijven die profijt ondervinden van publieke investeringen mee te laten betalen. Dat kan op basis van de WOZ-waarde van het vastgoed van baathebbenden.	Medeoverheden	Ja
Gebiedsinvesterings-zone (GIZ)	Een gebiedsinvesteringszone (GIZ) is een instrument waarmee vastgoedeigenaren of gebruikers in een specifiek herontwikkelingsgebied afspraken maken over de realisatie van collectieve voorzieningen en activiteiten. Zij doen hiertoe een financiële bijdrage. Dit is vergelijkbaar met de Bedrijveninvesteringszone (BIZ). De bijdrage kan de vorm hebben van een vrijwillige of publiekrechtelijk afdwingbare bijdrage. Het aantal partijen dat betrokken is, zal beperkt moeten blijven, zodat het eenvoudiger is overeenstemming te bereiken over de gebiedsontwikkeling. Het hangt van de vormgeving van de GIZ af of een wettelijke regeling noodzakelijk is.	Medeoverheden	Verschilt

Overige

Maatregel	Toelichting maatregel	Ontvangende partij	Wetswijziging vereist
Governance: regionaal of stedelijk fonds	Bij een stedelijk of regionaal investeringsfonds komen verschillende publieke en/of private bijdragen samen die voor verschillende doelen in het ruimtelijk domein worden ingezet, zoals infrastructuur en voorzieningen. Gezamenlijk wordt besloten over de besteding van de middelen. Dit kan zorgen voor een betere afstemming tussen gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Daartegenover staat dat de complexiteit van de aansturing en besluitvorming toeneemt. Het gaat hier dus vooral om de aansturing van verschillende geldstromen van publieke en/of private bijdragen.	lenW of medeoverheden	Nee
Gebruik Rijksgronden door derden	Het Rijk heeft veel grond in bezit. Deze gronden kunnen tegen vergoeding door derden worden gebruikt. Denk bijvoorbeeld aan de exploitatie van tankstations of energieopwekking langs snelwegen. lenW verhuurt, verpacht of verkoopt grond niet rechtstreeks aan derden. Het verhuren, verpachten of verkopen van gronden loopt via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). De inzet daarvan door lenW vergt specifieke afspraken met onder meer het RVB en het ministerie van Financiën.	Rijk	Nee
Private en EU-financiering	Financiering, waarbij een partij tijdelijk middelen beschikbaar stelt tegen een rentevergoeding, kan budgettaire voordelen bieden, omdat de investeringskosten over een langere periode kunnen worden uitgesmeerd. Daartegenover staat dat private financiering duurder is dan publieke financiering, aangezien de staat tegen gunstigere voorwaarden kan lenen. Relevant hierbij is dat Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail niet zelf vermogen aantrekken. Indien een infrastructuurproject wordt gerealiseerd door een andere rechtspersoon, kan financiering een optie zijn. Een voorbeeld zijn DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain). Bij deze contracten wordt gedurende een periode van 20 tot 25 jaar een prestatie ingekocht van een consortium, zoals de beschikbaarheid van een stuk weg. Een belangrijk kenmerk van DBFM is dat het consortium de investering voorfinanciert via private financiers. lenW betaalt na oplevering een vergoeding aan het consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur (beschikbaarheidsvergoedingen). De afgelopen periode zijn geen DBFM-opdrachten meer gegund omdat deze voor marktpartijen niet interessant gevonden worden vanwege de omvang, complexiteit en de risico's en de Anti-Tax Avoidance Directive (ATAD), die een financieel voordeel heeft weggenomen.	Niet van toepassing (financiering)	Nee