

Bijlagen A t/m D bij

Rapport Studiegroep Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling

Bekostiging door baathebbers

Datum	Februari 2020
Status	Definitief

Versie	Definitief
Opdrachtgever	Studiegroep
Auteur	Secretariaat
Projectnummer	

Inhoud

Colofon—1

Inhoud—2

Bijlage A Opdracht Studiegroep alternatieve bekostiging—3

Bijlage B Leden Studiegroep en werkgroep Alternatieve bekostiging—5

Bijlage C Buitenlandse voorbeelden—6

Bijlage D Factsheets: beoordeling per instrument—12

Bijlage E Uitwerking instrumenten per typologie—28

Bijlage A Opdracht Studiegroep alternatieve bekostiging

Taakopdracht Studiegroep Alternatieve Bekostiging Ruimtelijke Gebiedsontwikkeling *Versie 31 januari 2019*

Aanleiding

- In de (stedelijke) regio komt een aantal grote maatschappelijke opgaven met ruimtelijke impact samen: woningbouw, mobiliteit, energie, leefbaarheid, economie. De verschillende opgaven en ambities brengen kosten met zich mee, waarvoor op dit moment de beschikbare middelen (privaat en/of publiek) ontoereikend worden geacht.
- Recente onderzoeken laten zien dat grootschalige overheidsinvesteringen verschillende baten/baathebbers kennen¹. De vraag is (hoe) deze baten (meer) kunnen worden ingezet om de kosten van deze investeringen te dekken, zodat er meer middelen beschikbaar kunnen komen voor de grote opgaven in het ruimtelijke domein waar we voor staan.
- In september 2018 hebben de minister-president en de minister BZK elkaar gesproken over deze problematiek in het kader van de verstedelijkingsopgave. In een vervolgbespreking tussen de SG's van BZK, EZK en IenW is afgesproken om een gezamenlijk onderzoek te starten naar de (on)mogelijkheden van alternatieve bekostiging van de opgaven die samenhangen met de ruimtelijke (verstedelijkings)opgave. De minister-president de ministers BZK en IenW en de staatsecretaris IenW hebben op 16 januari 2019 met de G4 verder gesproken over deze onderwerpen.

Achtergrond

- Er zijn recent verschillende rapporten verschenen waarin alternatieve bekostigingsvarianten worden beschreven. Er is echter geen goed zicht op de haalbaarheid, wenselijkheid en juistheid van voorgestelde maatregelen. Er is derhalve behoefte aan kennis over mogelijkheden van alternatieve bekostiging én aan inzicht in de reële (on)mogelijkheden van de alternatieven.
- Om meer grip te krijgen op de materie wordt op dit moment een viertal pilots/businesscases (alternatieve bekostiging) voor stedelijke ontwikkeling opgezet door BZK en de G4, waarbij ook IenW is aangehaakt. Het idee is om een aantal van de pilots te koppelen aan de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

Opdracht

- De hoofdvraag aan de 'studiegroep' is: *Investeringen in ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid leveren baten op andere terreinen op. Welke reële opties zijn er om de directe en indirecte baten die door de investeringen worden gegenereerd in te zetten om de opgaven in het ruimtelijk domein te bekostigen ("ruimtelijke businessplan-benadering")?*
- Het resultaat is nadrukkelijk bedoeld om opties voor na deze kabinetsperiode in beeld te brengen met voor- en nadelen en belemmeringen zonder daarbij keuzes te maken.
- Om deze hoofdvraag te beantwoorden, worden de volgende vragen beantwoord:
 - o Welke (soorten) directe en indirecte baten treden op bij ruimtelijke investeringen en hoe kunnen deze worden geïnternaliseerd in een projectplan?
 - o Welke alternatieven ten aanzien van bekostiging van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten kunnen we identificeren anders dan de rijks gelden. Wat zijn de consequenties² en voor- en nadelen van die alternatieven?
 - o Welke belemmeringen zijn er om baten direct te koppelen aan investeringsplannen (institutioneel, wet- en regelgeving, overheidsbeleid, risicoperceptie, financieel technisch etc.) en in hoeverre zijn die weg te nemen, bijvoorbeeld door specifieke financiële arrangementen?
 - o Hoe zit het met de rolverdeling en hoe kan er over de bestuurslagen heen gekeken worden? Wat is de Rijksrol hierbij? Of: waar stopt de rol van de regio en waar begint die van het Rijk? Is er een andere rol/governance rijk/regio nodig?
 - o Welke voorbeelden uit het buitenland zijn waardevol om te benutten voor de Nederlandse situatie?

¹ Het CPB becijferde bijvoorbeeld dat de ondertunneling van de A2 in Maastricht tot ca 200 mln leefbaarheidsbaten heeft geleid.

² Bijvoorbeeld ten aanzien van begrotingsregels, fiscale inpasbaarheid en uitvoerbaarheid en (lokale) lasten.

- De Studiegroep beantwoordt deze vragen op basis van een nader uitgewerkte onderzoeksopzet. In het onderzoek wordt in ieder geval ingegaan op de (on)mogelijkheden van de bijdrage van verschillende baathebbers.
- Het onderzoek maakt gebruik van voort op de inzichten die worden opgedaan in de pilots/businesscases die op dit moment worden opgezet in G4 verband.

Potentiële beleidsvarianten

- Het ligt voor de hand om in de zoektocht naar aanvullende bekostiging onder meer te kijken naar optimalisering van bijdragen van baathebbers. Daarbij doet REBEL een voorzet:
 - o Bijdrage uit exploitatie van OV, beprijzing, parkeren en mobiliteitsdiensten (exploitanten)
 - o Bijdrage uit extra gebiedsontwikkeling (projectontwikkelaars).
 - o Bijdrage uit waardevermeerdering bestaande woningen/bestaand vastgoed (eigenaren, gemeentebelastingen)
 - o Bijdrage uit het accres (gemeente)
 - o Bijdrage uit extra inkomsten bij het rijk en/of provincies (rijk en provincies).

Organisatie van het onderzoek

- Interdepartementale Studiegroep o.l.v. SG IenW (Lidewijde Ongering).
- In de Studiegroep nemen plaats: EZK (Focco Vijselaar), FIN (Petra Lugtenburg), BZK (Erik-Jan van Kempen), IenW (Mark Frequin), een vertegenwoordiger van de G4 (Lennert Middelkoop) en CPB (Laura van Geest). De Studiegroep kan aanvullend externe deskundigen bij het onderzoek betrekken.
- Deelname vindt plaats op (plv.)DG-niveau.
- De Studiegroep start in januari 2019 en rondt het rapport uiterlijk december 2019 af.
- De Studiegroep wordt ondersteund door een secretariaat. Het secretariaat bestaat uit twee vertegenwoordigers van zowel BZK (Ron Dooms en Niek van der Heiden) als IenW (Trudie Crommentuijn en Rutger Sonneveldt).
- Het secretariaat krijgt de beschikking over een werkgroep bestaande uit een afvaardiging van alle leden van de studiegroep.
- Verzending van het eindrapport naar de Tweede Kamer loopt via de reguliere kanalen (via Ministerraad)

Overig

De werkgroep kan ook gebruik maken van verschillende recente onderzoeken op dit terrein, zoals de werkdocumenten van o.a. REBEL (Nieuw bekostigingsperspectief bereikbaarheidsopgaven grote steden, juli 2018; Alternatieve bekostiging en financiering Toekomstbeeld OV, oktober 2018) en McKinsey (Versnelling bekostiging verstedelijking, augustus 2018).

Bijlage B Leden Studiegroep en werkgroep Alternatieve bekostiging

Bijlage C Buitenlandse voorbeelden

	Case	Omschrijving	Bron
1.	Liverpool One <i>Langlopende concessie in combinatie met erfpacht.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Liverpool One is een (hoogwaardig) woon-, winkel, recreatiegebied (170.000 m2 en bouwkosten ca. £500 mln.) • De partij Grosvenor treedt hierbij op als "ontwikkeland belegger". Zij doen grote voorinvesteringen en compenseren deze, net als de projectontwikkelingskosten, met rendement. • Selectie van Grosvenor heeft plaats gevonden op basis van EMVI (gebiedsvisie, ontwikkel expertise en grondbod) in tender met duidelijk geformuleerde doelen voor het gebied en marktselectiecriteria. • De vastgoedhuurders in het gebied betalen aan Grosvenor een 'service fee' voor het onderhoud. De gemeente maakt hier geen kosten voor. • In ruil hiervoor kan 'Grosvenor' rekenen op een stabiel cashflow via via een 250-jarige erfpachtconstructie en een gebiedsconcessie inclusief privaat beheer van de openbare ruimte. 	TU Delft
2.	Chiswick Park London <i>Privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar in combinatie met een gebiedsfonds.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Chiswick Park is een kantoorgebied in het Zuidoosten van Londen (185.000 m2 en bouwkosten ca. £130 mln. • De gemeente heeft ontwikkelaar Stanhope de ruimte te geven een stedelijke kantooromgeving te ontwerpen, te financieren, en te realiseren. • Ontwikkelaar Stanhope neemt kosten voor de openbare ruimte, infrastructuur, kinderopvangcentra, uitvoering en beheer voor haar rekening. • In het onderhandelingsproces is een overeenkomst ('section 106') tot stand gekomen, waarin private ontwikkelbijdragen aan publieke doelen zijn vastgesteld en er een verplichting tot het opzetten van een gebiedsfonds. • Dit private gebiedsfonds ('urban development trust') is opgericht om ontwikkeling van vastgoed te financieren met als doel om uiteindelijk rendement te behalen. Dit is dus <u>geen</u> revolverend fonds waarin opbrengsten worden teruggestort in het gebied. • Er is een fondsmanager aangesteld die in overleg met investeerders steeds kijkt naar nieuwe investeringsmogelijkheden en kapitaalinjecties. 	TU Delft

3.	<p>South Lake Union Seattle</p> <p><i>Incentive Zoning Plan</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • South Lake Union is een gebied aan de zuidkant van Seattle met zowel een woon-, recreatie- en economische functie. • In South Lake Union heeft de gemeente een bestemmingsplan gehanteerd met daarin o.a. vastgelegd de maximaal te bebouwen hoogte van een plot. • Daaraan gekoppeld kent de gemeente het incentive/up zoning mechanisme wat private ontwikkelende partijen de mogelijkheid biedt om af te wijken van de genormeerde hoogte, mits voldaan wordt aan de voorwaarde dat er een financiële of fysieke bijdrage aan publieke doelen tegenover staat. • Per additionele verdieping/metrage wordt een bedrag vastgesteld waarmee een 'development contribution fee' wordt berekend. In overleg tussen gemeente en private partij wordt deze geïnvesteerd in ontwikkeling van openbare ruimte of gestort in een gemeentelijk fonds waar vanuit infrastructuur of sociale woningbouw elders in de stad wordt gerealiseerd. • TU Delft geeft aan dat voor binnenstedelijke ontwikkeling met een nadruk op verdichting dit een interessant mechanisme is. 	TU Delft
4.	<p>Bristol Harbour Side</p> <p><i>Privaatrechtelijke overeenkomst in combinatie met fondsvorming.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • In Bristol Harbourside is de zgn. 'Harbourside Sponsors Group (HSG) opgericht. Dit een initiatief van de gemeente. • Dit is 'wervende coalitie' geleid door een gemeentelijk projectmanager en bestond uit lokale grondeigenaren, de Kamer van Koophandel en diverse (culturele) semi-overheidsinstanties. • De taakstelling was om een gebiedsvisie te ontwikkelen en daarbij publieke middelen voor cultureel-maatschappelijke functies in de vorm van een kunstmuseum veilig te stellen. Via deze coalitie ontstond er een breed draagvlak. • Met de ontwikkelaar Crest Nicholson is via een 'section 106-overeenkomst' afgesproken dat een deel van de private commerciële vastgoedopbrengsten ingezet wordt als ontwikkelbijdrage aan de realisatie van een culturele functie. • Crest Nicholson profiteerde hiervan via een aantrekkelijker gebied met meer bezoekers dat waardeverhogend werkt voor het vastgoed (retail, woningen). • Door deze combinatie kon er een loterijfonds opgezet worden waarvoor subsidiesaangetrokken konden worden. Vanuit de opbrengsten van dit fonds kan in het gebied de cultureel-maatschappelijke functie ondersteund worden. 	TU Delft

<p>5.</p>	<p>MTR Hongkong</p> <p><i>Via rail-plus-model vastgoedopbrengst inzetten voor de bekostiging van de infrastructuur.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De metro van Hong Kong is 221 kilometer en heeft wekelijks 5 miljoen reizigers. Het is in handen van vervoersbedrijf MTR. • Voor de ontwikkeling van de metro wordt het zogenaamde 'Rail-plus-model' gebruikt. Via dit model stelt de gemeente MTR in staat om geld te verdienen met de stijging van de waarde van vastgoed als gevolg van de aanleg van metrolijnen. • Voor nieuwe lijnen geeft de overheid aan MTR ontwikkelingsrechten bij (potentiële) stations en depots langs de lijn. MTR kan deze rechten inwisselen voor grond in ruil voor een bedrag dat gebaseerd is op de marktwaarde zonder metrolijn. • MTR bouwt vervolgens de lijn in een samenwerking met private gebiedsontwikkelaars via een aanbestedingsproces. MTR krijgt hierbij een deel van winst die de ontwikkelaars maken door de ontwikkeling van commerciële activiteiten rondom de stations. • Via deze bijdragen genereert MTR de benodigde middelen voor nieuwe projecten, exploitatie en onderhoud. Via de vastgoedontwikkeling rondom de Tseung Kwan O lijn is bijvoorbeeld het doortrekken van de lijn naar een nieuwe stad betaald. 	<p>McKinsey</p>
<p>6.</p>	<p>Crossrail London</p> <p><i>Alliantievorming tussen Rijk en gemeente en baatbelasting, privaatrechtelijke overeenkomsten.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crossrail is een groot infrastructuurproject dat bestaat uit de aanleg van meerdere nieuwe spoorlijnen door Londen (bouwkosten circa £16 mld.). • Cross London Rail Links LTD is de onderneming verantwoordelijk voor de aanleg van Crossrail. Dit is een overheidsbedrijf dat 50% eigendom is van het gemeentelijk vervoersbedrijf ('Transport of London') en het ministerie van verkeer en vervoer van het Verenigd Koninkrijk. Er zijn waarborgen in de governance om 'political tweaking' te voorkomen. • Van de kosten wordt circa £6 mld. gedragen door het bedrijfsleven. <ul style="list-style-type: none"> - €4,1 mld. opgehaald via de 'Crossrail Business Rate Supplement'. Dit is een op basis van regeling waar in staat dat op de 'Business Rate' die bedrijven in VK betalen er een opslag opgelegd kan worden voor lokale economische ontwikkeling. - €0,6 mld. via private overeenkomsten ('section 106') met ontwikkelaars in het gebied. Dit is uitgebreid met een vorm van baatbelasting op de verkoop van commercieel en privaat vastgoed. 	<p>Rebel</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Bijdragen van belanghebbenden als Canary Wharf Group, Heathrow, City of London Corporation en Berkeley Homes. • Circa één derde van de kosten wordt gedragen door de uiteindelijke gebruikers van Crossrail. 	
7.	<p>Kopenhagen City & Port <i>development</i></p> <p><i>Alliantievorming tussen Rijk en regio in combinatie met grootschalig grondbeleid.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • CPH City & Port development is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Orestad en gebieden in de haven die (hoofdzakelijk) niet meer nodig zijn voor havenactiviteiten. • Het bedrijf is mede-eigendom van de stad Kopenhagen en de Deense nationale staat. • De publieke asset in het gebied zijn in één bedrijf gebundeld dat het gebruik hiervan éénzijdig kan aansturen (CPH City & Port Development), i.p.v. diverse autoriteiten met eigen sturing, doelen en wet- en regels. • Het commerciële rendement vanuit de openbare gronden en activa wordt gebruikt door het bedrijf om te investeren in infrastructuur en voorzieningen. • Het bedrijf heeft vanwege de activapositie zelfstandig toegang tot goedkope financiering. Door deze positie kan het zich op de lange termijn richten en kan het relatief onafhankelijk van de politiek opereren. 	Port Paper
8.	<p>Parijs Ile-de-France</p> <p><i>Lokale belasting voor bedrijven.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • In Frankrijk is het Versement Transport een lokale belasting geheven op het totale brutosalaris van alle werknemers van bedrijven met meer dan 11 werknemers. • De belasting is oorspronkelijk bedoeld is om kapitaal aan te trekken voor investeringen in lokale openbaar-vervoersinfrastructuur. Steeds vaker wordt de belasting echter gebruikt om exploitatiekosten te dekken. • De opbrengsten komen ten goede lokale overheidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor het organiseren van het openbaar vervoer. In 2010 financierde deze belasting bijvoorbeeld bijna 40% van de operationele kosten voor het openbaarvervoersnet in Ile-de-France. 	Rebel

Bijlage D Factsheets: beoordeling per instrument

Instrument 1: Verruiming kostensoortenlijst	
Omschrijving	In het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd welke kosten overheden kunnen verhalen op initiatiefnemers van bouwactiviteiten (kostensoortenlijst). Door verruiming van de kostensoortenlijst kunnen meer kosten worden verhaald, bijvoorbeeld ook de kosten die samenhangen met klimaatadaptatie, energietransitie en nieuwe vormen van verkeer en vervoer.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	De kostensoortenlijst wordt herzien in het kader van het Aanvullingsbesluit grondeigendom Omgevingswet. In het Aanvullingsbesluit zijn enkele vernieuwingen doorgevoerd. Zo is het onder andere mogelijk gemaakt om de kosten te verhalen van warmtenetwerken en mobiliteitshubs. Overigens is de kostensoortenlijst door de soms ruime formuleringen flexibel toepasbaar. Bij de behandeling van de Aanvullingswet grondeigendom in de Kamer is daarnaast de mogelijkheid gecreëerd voor verplichte bijdragen aan ontwikkelingen (artikel 13.23 van de Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet). Er zal nog nader worden uitgewerkt in welke gevallen deze bijdragen mogen worden gevraagd.
Doelmatigheid/efficiëntie	In de praktijk zal een verdere verruiming van de kostensoortenlijst weinig extra geld opleveren doordat de grens van het kostenverhaal is bereikt.
Uitvoerbaarheid	Het kostenverhaal functioneert goed.
Neveneffecten/consequenties	Bij een verdere uitbreiding van de kostensoortenlijst zullen mogelijk ook kosten die niet noodzakelijk zijn voor de gebiedsontwikkeling voor verhaal in aanmerking worden gebracht.
Profijtbeginsel	Sluit aan op het profijtbeginsel

Instrument 2: Ontwikkelrechten	
Omschrijving	Ontwikkelrechten geven eigenaren van vastgoed het recht extra vierkante meters vloeroppervlak te realiseren in ruil voor investeringen in de openbare ruimte. Een voorbeeld zijn air rights, waarbij een gebouw meer verdiepingen kan krijgen wanneer de ontwikkelaar op de begane grond een voor het publiek toegankelijk plein aanlegt.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Nederland kent een andere systematiek voor het verhalen van kosten dan Angelsaksisch landen. De mogelijkheden voor ontwikkelrechten zijn beperkt. Er bestaat een duidelijke hiërarchie: 1. De kosten van de aanleg van publieke voorzieningen die op de kostensoortenlijst staan, moeten verplicht worden verhaald op basis van de regels over het kostenverhaal in de Omgevingswet. 2. Eventuele andere kosten zullen voor zover mogelijk worden verhaald via de regels over bijdragen aan ontwikkelingen van het nieuwe artikel 13.23 van de Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet. 3. Voor resterende gevallen bestaat de mogelijkheid om in een omgevingsplan, projectplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit voorwaardelijke verplichtingen op te nemen. Dat is een voorschrift dat bepaalde bouwactiviteiten alleen mogen plaatsvinden als maatregelen zijn genomen om negatieve effecten op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te voorkomen. Aangezien de publieke kosten al via de onder 1 en 2 genoemde maatregelen worden verhaald, zullen de voorwaardelijke verplichtingen vooral kosten betreffen die de eigenaar op eigen terrein maakt voor een goede inpassing.
Doelmatigheid/efficiëntie	Ontwikkelrechten in de vorm van voorwaardelijke verplichtingen zullen een geringe bijdrage leveren aan de bekostiging van gebiedsontwikkeling. Het merendeel van de kosten van gebiedsontwikkeling wordt al via het hoofdstuk kostenverhaal van de Omgevingswet verhaald.
Uitvoerbaarheid	Administratieve kosten in verband met de toenemende complexiteit van het systeem van het verhalen van kosten.
Neveneffecten/consequenties	Risico van betaalplanologie.
Profijtbeginself	Er is een koppeling tussen kosten en baathebbers.

Instrument 3: Vaste afdrachten per woning of per vierkante meter bedrijfsoppervlak	
Omschrijving	In een regio of gemeente als geheel worden bij bouwactiviteiten vaste bedragen per woning of per vierkante meter bedrijfsoppervlak in rekening gebracht voor kosten buiten de bouwlocatie. Voorbeelden daarvan zijn: aanleg van hoofdwegen, spoorverbindingen, regionale groenvoorzieningen en voorzieningen voor de waterhuishouding.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Op basis van de Wet ruimtelijke ordening zijn vaste afdrachten mogelijk als bij overeenkomst afspraken worden gemaakt over het verhalen van kosten en eventuele financiële bijdragen. Deze mogelijkheid blijft behouden onder de Omgevingswet.
Doelmatigheid/efficiëntie	Een systematiek van vaste afdrachten levert geen extra inkomsten op. De systematiek zorgt er vooral voor dat de investeringen aan regionale- en stedelijke voorzieningen worden beschermd. Hiervoor is per woning/vierkante meter bedrijfsoppervlak een vast bedrag beschikbaar, onafhankelijk van de wisselende opbrengsten uit het verhalen van kosten en de financiële bijdragen.
Uitvoerbaarheid	De uitvoerbaarheid is goed. In overeenkomsten worden al regelmatig afspraken gemaakt over vaste bijdragen. Er zijn bij gemeenten ook verschillende goede voorbeelden hoe vaste afdrachten via fondsen kunnen worden verdeeld (zie factsheet instrument 15).
Neveneffecten/consequenties	Er kan er minder geld beschikbaar zijn komen investeringen binnen de bouwlocatie. Dat komt doordat vaste bedragen moeten worden gereserveerd voor investeringen buiten de bouwlocatie.
Profijtbeginsel	Er is geen strikte relatie tussen profijt en kosten, zoals die in de wettelijke systematiek voor het verhalen van kosten wel aanwezig is. Kosten worden niet naar de mate van profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid toegedeeld. Initiatiefnemers van bouwactiviteiten op sommige bouwlocaties zullen naar verhouding te veel en andere naar verhouding te weinig bijdragen aan de kosten.

Instrument 4: Ingezetenenheffing	
Omschrijving	Een ingezetenenheffing is een heffing op basis van een gelijk bedrag per inwoner. Deze heffing kan worden ingezet voor de aanleg van voorzieningen waarvan alle inwoners in gelijke mate profijt hebben, bijvoorbeeld het lokale openbaar vervoer in een stad.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Er is een wijziging van de Gemeentewet nodig.
Doelmatigheid/efficiëntie	Uitvoeringskosten zijn betrekkelijk laag.
Uitvoerbaarheid	Gemakkelijk uitvoerbaar: eenvoudige belasting, door ruime heffingsgrondslag betrekkelijk lage tarieven.
Neveneffecten/consequenties	Er zal voor moeten worden gezorgd dat lagere inkomens worden ontzien, bijvoorbeeld door kwijtschelding of een heffing per huishouden in plaats van per persoon.
Profijtbeginsel	Een ingezetenenheffing sluit aan bij het profijtbeginsel wanneer daarmee voorzieningen worden bekostigd waarvan alle inwoners in gelijke mate profijt hebben en waarvan niemand kan worden uitgesloten (CPB, 2015-04).

Instrument 5: OZB	
Omschrijving	<p>De inkomsten uit de OZB vallen binnen de algemene middelen van de gemeente en zijn vrij besteedbaar. De OZB wordt geheven bij eigenaren van woningen, gebruikers van niet woningen en eigenaren van niet-woningen. De OZB wordt geheven over de WOZ-waarde van het vastgoed.</p> <p>Door gebiedsontwikkeling zullen de inkomsten uit de OZB stijgen. Het aantal objecten waar OZB kan worden geheven neemt toe. Daarnaast kan ook de WOZ-waarde van het vastgoed stijgen. In dat geval wordt momenteel die stijging verevend met de algemene uitkering uit het Gemeentefonds.</p> <p>Bij gebiedsontwikkeling kunnen gemeenten toekomstige inkomsten uit de OZB inboeken voor het bekostigen van de investeringen. In verschillende gemeenten kunnen de tarieven van de OZB ook nog worden verhoogd om extra inkomsten te verkrijgen, zonder dat die extra inkomsten worden verevend met de algemene uitkering uit het Gemeentefonds.</p>
Beoordeling	
Rechtmatigheid	De regeling van de OZB is een bestaande wettelijke regeling. In het kader van de plannen voor de verbetering van het belastingstelsel en de herziening van het Gemeentefonds worden de mogelijkheden van een verruiming van het gemeentelijk belastinggebied verkend. Daarbij kan sprake zijn van een schuif van het Gemeentefonds naar gemeentelijke belastingen als de OZB. Hiervoor is een wijziging van de Gemeentewet en de Financiële Verhoudingswet nodig.
Doelmatigheid/efficiëntie	De OZB is een algemene belasting. Uitgaven aan gebiedsontwikkeling concurreren met uitgaven voor andere doelen.
Uitvoerbaarheid	Kan door gemeenten gemakkelijk worden uitgevoerd, is bestaande aanslag met voor gemeente eigen beslissing hoe daar mee om te gaan.
Neveneffecten/consequenties	<p>Hogere OZB-tarieven kunnen ertoe leiden dat het voor huisbezitters minder aantrekkelijk wordt om in hun huis te investeren.</p> <p>Het verhogen van de OZB is voor gemeenten een moeilijke beslissing. Gemeenten zijn geneigd de OZB van jaar op jaar weinig of niet te laten stijgen.</p>
Profijtbeginsel	De OZB voldoet aan het profijtbeginsel.

Instrument 6 : Baatbelasting	
Omschrijving	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. De baatbelasting is beperkt tot het verhalen van de kosten die zijn gemaakt voor het tot stand brengen van de voorzieningen d.w.z. de gemeentelijke apparaatskosten kunnen niet worden verhaald. De belasting kan niet worden opgelegd bij eigenaren die op basis van de Wet ruimtelijke ordenings/Omgevingswet al een kostenbijdrage betalen.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Bestaande belasting; in beginsel geen aanpassing van wet- en regelgeving nodig. Nader onderzoek is wel nodig naar de mogelijkheden om de baatbelasting tot een goed werkend instrument te maken.
Doelmatigheid/efficiëntie	Matige verhouding tussen opbrengsten en kosten doordat de baatbelasting een hoge werklast met zich meebrengt en ook rekening moet worden gehouden met de kosten van juridische procedures.
Uitvoerbaarheid	-Arbeidsintensief voor gemeente: hoge kosten voor onderbouwing bekostigingsbesluit en belastingverordening i.v.m. strikte jurisprudentie. -Kan liquiditeitsproblemen met zich meebrengen voor bewoners en bedrijven die alleen een vermogenswinst boeken, maar geen extra inkomsten verkrijgen of besparingen realiseren.
Neveneffecten/consequenties	-Financiële problemen bij bewoners en bedrijven met een krappe beurs die alleen een vermogenswinst realiseren. - Een financieel tekort bij de gemeente wanneer de baatbelasting de toets door de rechter niet doorstaat. - Een mogelijk financieel verlies bij de gemeente wanneer de baten achteraf tegenvallen.
Profijtbeginsel	Voldoet aan het profijtbeginsel.

Instrument 7: Gebiedsontwikkelingsheffing (publiekrechtelijk afdwingbaar)	
Omschrijving	De gebiedsontwikkelingsheffing is een nog niet bestaand instrument. De gebiedsontwikkelingsheffing kan dienen voor het bekostigen van voorzieningen die zowel aan de bouwactiviteiten in het gebied als aan de bestaande bebouwing ten goede komen. De heffing kan op het moment van de aanleg van de voorzieningen geheven worden bij zittende bewoners en bedrijven (eigenaren, huurders, gebruikers).
Beoordeling	
Rechtmatigheid	De gebiedsontwikkelingsheffing is een nieuwe heffing. Hiervoor zal de Gemeentewet moeten worden gewijzigd. Deze wijziging zal moeten worden meegenomen in de discussie over een beter belastingstelsel, waarover door een volgend kabinet beslissingen zullen worden genomen.
Doelmatigheid/efficiëntie	-Vrij hoge apparaatskosten: grote kans op juridische procedures.
Uitvoerbaarheid	Beter uitvoerbaar dan de baatbelasting omdat het een op gebiedsontwikkeling toegesneden instrument is.
Neveneffecten/consequenties	-Bestaand vastgoed moeilijk verkoopbaar kort voor en gedurende de aanleg van de voorzieningen (overlast, baten nog onzeker). -Risico op juridische procedures i.v.m. mogelijke conflicten over de begrenzing van het gebied waar de heffing van toepassing is.
Profijtbeginsel	Voldoet aan het profijtbeginsel. De partijen die het meest gebaat zijn bij de ontwikkeling betalen mee.

Instrument 8 : Gebiedsinvesteringszone	
Omschrijving	<p>Er bestaan twee ideeën over de gebiedsinvesteringszone:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Een gebied waar een exploitatie-overeenkomst die met enkele bouwers en ontwikkelaars is afgesloten voor alle partijen bindend kan worden verklaard. Voorwaarde is dat een meerderheid van bijvoorbeeld 70% instemt. -Een gebied waar alle baten die de gebiedsontwikkeling met zich meebrengt weer in het gebied worden geïnvesteerd. Daarbij worden niet alleen de baten van de grond- en vastgoedontwikkeling ingebracht, maar ook baten bij omwonenden en bedrijven in de omgeving, extra inkomsten bij de gemeente en besparingen bij bewoners en bedrijven door het gebruik van een nieuwe, duurzame energievoorziening. <p>Deze beide ideeën zijn eventueel ook te combineren. Een gebiedsinvesteringszone kan een gebied zijn waarbinnen afspraken over het bekostigen van de aanleg van publieke voorzieningen in een overeenkomst worden vastgelegd. Bij wet kan worden geregeld dat die overeenkomst algemeen verbindend wordt verklaard als de meerderheid van de eigenaren daar vóór is.</p>
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Het hangt van de vormgeving van de gebiedsinvesteringszone af of een wettelijke regeling noodzakelijk is. Een gebiedsinvesteringszone kan in beginsel een vrijwillige samenwerking zijn op basis van het privaatrecht. Een wettelijke regeling is alleen noodzakelijk als de overheid dwingende besluiten moet kunnen nemen, bijvoorbeeld het algemeen verbindend verklaren van een overeenkomst of het opleggen van een heffing.
Doelmatigheid/efficiëntie	Het is efficiënt dat alle partijen die een financiële bijdrage aan de gebiedsontwikkeling kunnen leveren in gesprek met elkaar worden gebracht.
Uitvoerbaarheid	Het aantal partijen dat bij een gebiedsinvesteringszone betrokken is, zal beperkt moeten blijven. Wanneer het aantal deelnemende partijen te groot is en belangen te zeer uiteenlopen, zal het moeilijk zijn overeenstemming te bereiken over de bekostiging en financiering van de gebiedsontwikkeling.
Neveneffecten/consequenties	De gebiedsinvesteringszone wordt in een betere financiële uitgangspositie gebracht dan andere stadsdelen. Er is niet langer sprake van onderlinge solidariteit als alle baten uit de belastingen en heffingen in de gebiedsinvesteringszone daar ook weer worden geïnvesteerd.
Profijtbeginsel	Voldoet aan het profijtbeginsel. De partijen die het meest gebaat zijn bij de ontwikkeling betalen mee.

Instrument 9: Cordonheffing	
Omschrijving	Via een cordonheffing kan er aan automobilisten op de ring van een stad een bijdrage gevraagd worden voor de toegang tot de stad. Deze bijdrage kan geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld uitbreidingen en onderhoud van de infrastructuur (multimodaal) binnen dat gebied.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Er is nu geen juridische basis voor het invoeren van een cordonheffing; een nieuwe wet is nodig. Steden geven aan een landelijk kader nodig te hebben alvorens zelf politiek te kunnen besluiten over invoering van cordonheffing. Afhankelijk van de vormgeving (heffing of belasting) kunnen de inkomsten naar de algemene middelen gaan of een bestemming hebben.
Doelmatigheid/efficiëntie	De introductie van cordonheffing in Londen is een aantrekkelijke bron van middelen gebleken. Netto (dus minus tol- en verkeersmanagement) leverde het ongeveer 160 miljoen pond op dat geïnvesteerd is in OV, fietsen en lopen. De vraag daarbij is of dit in dezelfde mate uitwerkt in een Nederlandse context.
Uitvoerbaarheid	Afhankelijk van gekozen variant; maar huidige technologie biedt mogelijkheden van heffen zonder extra stremming. De privacy is daarbij wel een belangrijk issue. Hierbij moet worden voldaan aan de recent herziene EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service). Lokaal/regionaal politiek draagvlak moet hierbij blijken. Starten met een pilot ligt daarom in de rede. Afhankelijk van de techniek en de omvang van het gebied zijn er inningskosten aan verbonden.
Neveneffecten/consequenties	Via cordonheffing beweegt het gebouw van de autofiscaliteit zich meer richting 'de gebruiker betaalt', en richting lokaal maatwerk. Dat kan regionaal verschillende belastingtarieven opleveren in aansluiting op de regionale opgave. Uniformiteit is dan een issue, zie ook discussies over milieuzones. Een belangrijk vraagstuk is daarbij of het gaat om de binnenring of de buitenring van een stad. Daarbij zal ook een effect optreden voor het doorrijdend verkeer, waarbij geborgd moet worden dat de doelmatigheid van het landelijk netwerk niet negatief wordt beïnvloed. Het invoeren van cordonheffing kan leiden tot (soms mede afhankelijk van de locatie van het cordon): -invloed op bereikbaarheid van de stad (voor sommige modaliteiten positief effect, voor andere negatief) -omrijdgedrag/herverdeling (in de Nederlandse situatie met compacte steden is dat aan orde); -een verkeersdrukte elders; het waterbed-effect; -privacy-issues (kentekens lezen, big data) -regionale differentiatie; -gedragseffecten mogelijk leidend tot duurzamer mobiliteitsgedrag (Klimaatakkoord, luchtkwaliteit, stikstof, verkeersveiligheid, efficiënter gebruik stedelijke ruimte)
Profijtbeginself	De cordonheffing past in de gedachte van 'de baathebber' betaalt mee, als de middelen die gegenereerd worden geïnvesteerd worden om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het cordongebied te verbeteren. Er zijn ook baathebbers die niet betalen, omdat zij geen automobilist zijn. Hiervoor kunnen andere middelen worden ingezet zoals differentiatie van OV-tarieven of een bereikbaarheidsheffing voor huishoudens/bedrijven in de stad.

Instrument 10: Tolheffing	
Omschrijving	Tol is een heffing voor het gebruik van infrastructuur. De opbrengsten hiervan worden gebruikt als bijdrage in de bekostiging van de investering om de infrastructuur tot stand te laten komen.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Momenteel is het beleid in Nederland om alleen tol te heffen op nieuw aan te leggen verbindingen op het Hoofdwegennet waarbij er een gratis alternatief beschikbaar is. De kosten van de tolheffing mogen daarbij maximaal 20 procent van de totale inkomsten bedragen. Dit is vastgelegd in het beleidskader tol uit 2012 ³ . Het aantal geplande nieuwe verbindingen op het Hoofdwegennet is beperkt. Voor nieuwe mogelijkheden voor alternatieve bekostiging moet het beleidskader tol worden aangepast. De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 geldt enkel voor deze twee verbindingen. Voor eventuele andere tolwegen is een expliciete wettelijke grondslag nodig.
Doelmatigheid/efficiëntie	De (toekomstige) tolverbindingen in Nederland waren er zonder tol niet gekomen omdat hiervoor te weinig middelen op het IF beschikbaar waren. Ervaringen andere landen: in Noorwegen zijn rondom Oslo, Bergen en Trondheim tolwegen aangelegd, een kwart van de middelen voor aanleg wegen wordt via tol gegenereerd ⁴ (2002). De vraag hierbij is ook in hoeverre er in Nederland nog sprake is van nieuwe benodigde verbindingen en hoe dit instrument zich verhoudt met stedelijke bereikbaarheid.
Uitvoerbaarheid	Het heffen van tol levert naast inkomsten ook een organisatievraagstuk op waarbij moet worden voldaan aan de recent herziene EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service 2019/520/EU). Tolheffen wordt op verschillende manieren in Europa uitgevoerd en kennis en ervaring zijn dus voorhanden.
Neveneffecten/consequenties	In het beleidskader staat dat er een 'gratis' alternatief beschikbaar moet zijn.
Profijtbeginsel	Omdat er een directe relatie is tussen de baathebber en het 'product' waar voor betaald wordt, voldoet tolheffing aan het profijtbeginsel.

³ Kamerstukken II 2011/12, 33 000-A, nr. 43, blz. 41.

⁴ G.A.Marlet 'Tol ontoereikend' in Economisch Statistische Berichten, 2002,

Instrument 11: Opcenten provincie	
Omschrijving	Het betreft een extra bijdrage die op de MRB wordt gelegd en per provincie wordt vastgelegd. In de huidige situatie maakt geen van de provincies gebruik van de maximale ruimte in de opslag en zijn de verschillen per provincie groot.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Bestaand instrument en kan worden toegepast.
Doelmatigheid/efficiëntie	Binnen de maximale opslag bepaalt de provincie de hoogte van zijn tarief.
Uitvoerbaarheid	Loopt mee in MRB.
Neveneffecten/consequenties	De inkomsten uit de opcenten vloeien naar de algemene middelen en er is geen directe relatie met de uitgaven aan gebiedsontwikkeling en/of infrastructuur.
Profijtbeginsel	Er is alleen sprake van profijt als de provincie er voor kiest om de extra inkomsten ook te gebruiken voor investeringen in weginfrastructuur. Indien de extra inkomsten gebruikt worden voor investeringen in gebiedsontwikkeling of andere vormen van bereikbaarheid als OV, dan is het (directe) profijt minder.

Instrument 12: Tarieven OV	
Omschrijving	Algehele verhoging van de prijzen voor OV.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Kan binnen bestaande kaders.
Doelmatigheid/efficiëntie	Studie van het Kennisinstituut Mobiliteit laat zien dat de prijs van OV (exclusief trein) relatief in-elastisch is. Een verhoging van de prijs van de bus, tram of metro met 10 procent leidt tot een daling van gereide kilometers van 3,6 procent. Het verhogen van de tarieven leidt vooral tot meer fietsers en lopers. Het gebruik van de trein is meer prijselastisch: een verhoging van de prijs met 10 procent leidt tot 4,5 procent minder reizigerskilometers. Een beperkt deel daarvan wijkt uit naar de auto.
Uitvoerbaarheid	Kan binnen bestaande kaders.
Neveneffecten/consequenties	Vraaguitval in het OV is mogelijk, terwijl juist voor de stedelijke bereikbaarheid een hoger gebruik van het OV gewenst wordt.
Profijtbeginsel	Er is alleen sprake van profijt als het vervoersbedrijf er voor kiest om de extra inkomsten ook te gebruiken voor investeringen waar de reiziger van profiteert.

Instrument 13: OV-Tariefdifferentiatie en –opslag	
Omschrijving	<p>Via tariefdifferentiatie of –opslag kan bij de reiziger een bijdrage voor investeringen in het OV in rekening worden gebracht. Bij differentiatie zijn verschillende opties: op basis van locatie; (prijs per km of per zone, waarbij reizen in het centrumgebied hoger aangeslagen kan worden zoals in Londen)</p> <p>bestaande versus nieuwe OV infrastructuur</p> <p>tijdstip (spits- en dalurentarief, weekend)</p> <p>modaliteit (bus, tram, metro, trein)</p> <p>doelgroep (studenten, ouderen, forenzen, toeristen)</p> <p>drukke versus luwe corridors</p> <p>opstaptarief</p> <p>Er bestaan op dit moment wel vormen van tariefdifferentiatie en opslag, maar niet met als doelstelling om de opbrengsten specifiek in te zetten voor bekostiging van infrastructuur.</p>
Beoordeling	
Rechtmatigheid	<p>Tariefafspraken zijn vastgelegd in concessies met regionale vervoerders en NS. Deze zullen tussentijds of bij nieuwe concessies herzien moeten worden om tariefdifferentiatie mogelijk te maken met als specifieke inzet de bekostiging van infrastructuur. Er zijn geen wettelijke bepalingen die afspraken over tariefdifferentiatie of –opslag onmogelijk maken.</p>
Doelmatigheid/efficiëntie	<p>De opbrengst wordt beïnvloed door de scope van het doelgebied (alle lijnen of alleen nieuwe lijnen, centrum of hele netwerk, al dan niet alle reizigers) en de mate van differentiatie of opslag.</p> <p>Het effect van de maatregel wordt ook bepaald door de mate waarin een hogere prijs leidt tot verschuiving in tijd of gebied en modaliteit, binnen OV-modaliteiten of van OV naar auto. Ten behoeve van doelmatigheid is het van belang om de mate van substitutie en wegvallende vraag in kaart te brengen als gevolg van een hogere prijs (de prijselasticiteit). Als de maatregel in isolatie wordt toegepast, dan is de kans op verschuivingen naar andere modaliteiten (auto of eventueel andere vormen van OV) groter, waardoor de doelmatigheid afneemt. Ook is de mate waarin specifieke doelgroepen al dan niet van een heffing worden uitgesloten, van belang voor de (netto)opbrengst van de heffing.</p>
Uitvoerbaarheid	<p>Het heffen en afdragen van een opslag voor investeringen in infrastructuur is mogelijk met de huidige stand van techniek. Wel zal een systematiek moeten worden opgezet om de opbrengsten te scheiden van algemene inkomsten van kaartverkoop en deze over te boeken naar de plek van waaruit investeringen worden gedaan.</p> <p>Het beeld bestaat dat de kosten van het OV hoger zijn dan de reële kosten, dit komt onder andere door de hogere prijs van losse kaartverkoop en het feit dat de kostenopbouw van de tarifiering met OV-chipkaart niet inzichtelijk is. Dit is een factor waar bij invoering rekening mee moet worden gehouden aangezien dit niet bijdraagt aan het draagvlak.</p> <p>Een heffing op en ten behoeve van een nieuwe lijn kan pas worden ingevoerd op het moment dat de investering is afgerond en de lijn operationeel. De inkomsten worden pas gegenereerd na de investering. Dit geldt niet voor een algemene heffing of tariefdifferentiatie die een bestaand doelgebied van het netwerk beslaat.</p>
Neveneffecten/consequenties	<p>Tariefdifferentiatie of –opslag zal waarschijnlijk, afhankelijk van de gekozen systematiek, leiden tot een</p>

	<p>andere spreiding van de vraag over de dag, gebied of modaliteit. Bij een opslag is deze verschuiving mogelijk minder omdat het hier gaat om een generieke ophoging van de kosten voor de reiziger.</p> <p>Tariefdifferentiatie leidt tot een grotere diversiteit aan tarieven waardoor minder overzichtelijk wordt wat voor de kosten van en reisbeweging zijn. Ook kunnen de verschillen tussen concessiegebieden toenemen.</p> <p>Bij invoering van tariefdifferentiatie of een opslag worden minder kapitaalkrachten mogelijk harder geraakt als gevolg van het feit dat zij sterker gebonden zijn aan bijvoorbeeld spijtijden (minder plaats- en tijdsafhankelijke arbeid). Dit kan eventueel worden gemitigeerd met compenserende maatregelen (korting voor specifieke doelgroepen).</p>
<p>Profijtbeginsel</p>	<p>De mate van profijt is afhankelijk van de gekozen opzet van tariefdifferentiatie of -heffing. Een opslag op alle tickets levert waarschijnlijk meer op, maar is niet goed te koppelen aan een beter of nieuw product. Een gerichte opslag bij een nieuwe lijn is beter te koppelen aan een productverbetering/-uitbreiding evenals een opslag bij gebruik van een bepaalde halte in bijvoorbeeld een centrumgebied, knooppunt of kantorenlocatie. Bij die laatste is het de vraag in hoeverre het de werknemer of de werkgever is die profiteert van een verbetering van de infrastructuur en of een werknemer hiervoor gecompenseerd zou moeten worden.</p> <p>De vraag is in hoeverre bij een heffing of differentiatie ten behoeve van een nieuwe lijn daadwerkelijk gesproken kan worden van een nieuwe investering en wanneer er sprake is van een additionele opslag op een bestaande lijn.</p>

Instrument 14: Parkeertarieven	
Omschrijving	Door het uitbreiden van het parkeerbeleid kunnen er lokaal extra opbrengsten gegeneerd worden. Het gaat dan om het (verder) omzetten van gratis parkeerplaatsen naar betaalde parkeerplaatsen en om het (verder) differentiëren van tarieven naar tijd en plaats.
Beoordeling	
Rechtmatigheid	Kan binnen bestaande kaders.
Doelmatigheid/efficiëntie	Levert duidelijke inkomsten op.
Uitvoerbaarheid	Goed uitvoerbaar.
Neveneffecten/consequenties	Opschuiven parkeerdruk of vraaguitval en daarmee tegenvallende opbrengsten
Profijtbeginsel	Werkt vooral als betalenden ook daadwerkelijk omgeving of alternatieven zien verbeteren.

Instrument 15: Regionale – stedelijke- en gebiedsfondsen	
Omschrijving	<p>1. Regionale fondsen waarin gemeenten hun middelen bundelen ten behoeve van de aanleg van regionale voorzieningen (infrastructuur, recreatiegebieden) en die worden gevuld met vaste afdrachten per woning of per vierkante meter woon- of bedrijfsoppervlak. De doelen van dergelijke fondsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plannen van investeringen in de tijd - Vergemakkelijken voorfinanciering - Meerjarige financiële zekerheid - Flexibele inzet van middelen voor verschillende doelen (ontschotting). <p>2. Gemeentelijke verstedelijkingsfondsen die de vorm hebben van een reserve op de gemeentelijke balans.</p> <p>3. Gebiedsfondsen waarin verschillende typen investeerders (overheden, private partijen en maatschappelijke partijen) hun middelen bundelen, om gezamenlijk een gebied te ontwikkelen en te beheren.</p>
Beoordeling	
Rechtmatigheid	<p>Regionale- en stedelijke fondsen voor 'bovenwijkse voorzieningen' zijn mogelijk wanneer daarover afspraken zijn gemaakt in overeenkomsten met bouwers en ontwikkelaars.</p> <p>Regionale en stedelijke fondsen zijn voorts mogelijk op basis van de nieuwe regeling voor bijdragen aan ontwikkelingen (artikel 13.23 in het wetsvoorstel <u>Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet</u>)</p>
Doelmatigheid/efficiëntie	<p>Regionale- en stedelijke fondsen leveren geen extra middelen op voor het bekostigen van gebiedsontwikkeling. Ze kunnen wel een goede bijdrage leveren aan het oplossen van financieringsproblemen. Bij toepassing van alternatieve bekostiging zullen verschillende geldstromen moeten worden gebundeld. Daarbij vergemakkelijkt een fonds de voorfinanciering. De uitvoeringskosten zijn beperkt.</p>
Uitvoerbaarheid	<p>Er is al veel ervaring met stedelijke fondsen op basis van overeenkomsten. Er bestaat minder ervaring met regionale fondsen en met gebiedsfondsen waarin ook private partijen participeren.</p>
Neveneffecten/consequenties	<p>Voor regionale fondsen en gebiedsfondsen zal een nieuwe werkwijze moeten worden ontwikkeld.</p>
Profijtbeginsel	<p>Er is een koppeling tussen kosten en baathebbers.</p>

Bijlage E Uitwerking instrumenten per typologie

(los bijgevoegd)