

Rondetafelgesprek

Staat van de Infrastructuur

November 2026

Position Paper

Inleiding

In de voorjaarsnota van 2024 is afgesproken dat het rijk en decentrale overheden een aantal onderzoeken laten uitvoeren naar de koppeling van de indexering van het Gemeentefonds aan het BBP. Onderzoeken wijzen uit dat de kosten voor bepaalde overheidstaken veel sneller in kosten stijgen, zo ook voor de instandhoudingsopgave van gemeentelijke infrastructuur en civiele kunstwerken.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor 80% van de infrastructuur in Nederland, waaronder wegen, bruggen, duikers, viaducten, tunnels, kadermuren en sluizen. Een groot deel van de Nederlandse infrastructuur is aangelegd in de periode na de Tweede Wereldoorlog en bereikt de komende decennia het einde van de technische levensduur. De beheer en onderhoudsopgave neemt hiermee toe, terwijl beschikbare middelen hiervoor achterblijven. Daarom hebben VNG, IPO en IenW opdracht gegeven aan Arcadis/Berenschot om inzicht te bieden in de financiële opgave, de uitvoeringscapaciteit en handelingsperspectieven bij decentrale overheden.

Oproep aan de Kamer

Als we de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze regio's willen behouden, is een structureel financieel partnerschap tussen Rijk, provincie en gemeenten onvermijdelijk.
De vervangingsgolf van onze infrastructuur is namelijk groter dan wij als gemeenten kunnen dragen. Erken de vervangingsopgave van gemeentelijke infrastructuur als een nationale investeringsopgave en werk samen aan een structurele oplossing.

- Roep de Minister op de afspraak in de Samenwerkingsagenda na te komen en gemeenten structureel perspectief te geven in de Voorjaarsnota 2027
- Borg langjarige financiële zekerheid zodat gemeenten programmatisch kunnen investeren met voldoende financieel perspectief;
- Specifieke aandacht voor omvangrijke waterbouwkundige infrastructuur;
- Roep de minister op om het voortouw te nemen in de professionalisering van regionale samenwerking;
- Financiering die vervanging kan combineren met klimaatadaptatie, woningbouw en andere maatschappelijke opgaven.

Het Arcadis/Berenschot rapport 'Vernieuwing, beheer en onderhoud infrastructuur decentrale overheden' van voorjaar 2026 laat zien dat er een structurele kostenstijging in de periode 2025 - 2033 is van € 202,1 mln. Het gaat daarbij niet om vrijblijvende extra uitgaven, maar om noodzakelijke investeringen die de basis vormen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, woningbouw, economie en leefbaarheid. De opgave is acuut, structureel en onvermijdelijk. Uitstel leidt niet tot besparing, maar tot hogere kosten, langere afsluitingen en grotere maatschappelijke schade.
De belangrijkste conclusies uit het rapport leggen een aantal punten bloot:

- De kostenstijging in de GWW-sector is hoger dan de loon- en prijscompensatie van het Gemeentefonds. Dit is een belangrijke oorzaak van de sterk oplopende tekorten;
- De BBP-systematiek biedt volgens de onderzoekers onvoldoende compensatie voor de groeiende infrastructuuropgave;
- Uitstel van onderhoud leidt tot hogere (maatschappelijke) kosten;
- Er is een tekort aan technisch en specialistisch personeel, zowel bij overheden als bij marktpartijen.

Het zwaarwegende en maatgevende rapport schetst ook een aantal handelings-perspectieven om de voorliggende opgave uitvoerbaar te maken voor decentrale overheden zoals:

- Verhoog de algemene uitkering uit het gemeente- en provinciefonds om de groeiende instandhoudingsopgave te kunnen bekostigen
- Verbeter inzicht in het areaal, de technische staat, levensduur en toekomstige vervangingskosten. Werk met actuele data en meerjarenplannen
- Spreid werkzaamheden over de tijd en maak expliciete keuzes over welke infrastructuur wanneer wordt onderhouden of vervangen
- Werk met meerjarige raamcontracten en strategische partnerschappen. Dit biedt marktpartijen meer voorspelbaarheid en maakt efficiëntere uitvoering mogelijk.

Wat wij in Súdwest-Fryslân zien

Als grootste gemeente van Nederland beheert Súdwest-Fryslân een omvangrijk areaal aan wegen, bruggen, kademuren, damwanden, beschoeiingen en andere civiele kunstwerken. Deze infrastructuur vormt de basis onder onze bereikbaarheid, economie, woningbouw en leefbaarheid. Tegelijkertijd zien wij dat een groot deel van deze infrastructuur de komende decennia het einde van de technische levensduur bereikt.

De afgelopen jaren hebben wij extra geïnvesteerd in onderhoud, renovatie en vervanging. Daarnaast professionaliseren wij ons beheer door te werken met assetmanagement. Daardoor ontstaat steeds beter inzicht in de toekomstige investeringsopgave.

Juist dat inzicht maakt duidelijk dat de vervangingsopgave sneller groeit dan gemeenten financieel kunnen bijhouden. Niet omdat gemeenten hun verantwoordelijkheid niet nemen, maar omdat meerdere ontwikkelingen tegelijk samenkomen.

Bijzondere opgave voor de regio

Voor Súdwest-Fryslân is die opgave extra groot. Onze gemeente kent als grootste gemeente van Nederland een fijnmazig netwerk van vaarwegen, bruggen, kades en waterbouwkundige constructies. Deze infrastructuur is essentieel voor inwoners, ondernemers, recreatie, toerisme en de regionale economie.

De kosten van vervanging zijn hoog, terwijl de infrastructuur niet alleen een lokaal belang dient. Veel verbindingen vervullen een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland en voor economische activiteiten die verder reiken dan alleen onze gemeentegrenzen.

Voor een gemeente als Súdwest-Fryslân heeft de vervangingsopgave een directe relatie met de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Anders dan in sterk verstedelijkte gebieden zijn inwoners, bedrijven en voorzieningen vaak afhankelijk van een beperkt aantal weg- en brugverbindingen. Uitval of beperking van een brug, kademuur of weg heeft daardoor direct gevolgen voor woon-werkverkeer, de bereikbaarheid van zorg, onderwijs en voorzieningen, maar ook voor de regionale economie, recreatie en toerisme. Juist in een uitgestrekte, waterrijke gemeente met veel dorpen en kernen is betrouwbare infrastructuur geen luxe, maar een basisvoorwaarde om leefbaarheid, economische vitaliteit en brede welvaart in stand te houden. Daarom hebben investeringen in vervanging hier een groter maatschappelijk effect dan alleen het in stand houden van bestaande infrastructuur.

Lokale gevolgen, nationale impact

Het uitstellen van vervanging heeft directe financiële gevolgen. Achterstanden leiden uiteindelijk tot hogere maatschappelijke kosten en duurdere ingrepen in de toekomst.

Daarnaast ontstaat verdringing van andere publieke investeringen. Gemeenten worden tegelijkertijd gevraagd woningen te bouwen, klimaatmaatregelen te treffen, de leefbaarheid te versterken en de bereikbaarheid op peil te houden. Wanneer steeds meer middelen nodig zijn voor vervanging van bestaande infrastructuur, komt de uitvoering van deze nationale ambities onder druk te staan.

De kwaliteit van gemeentelijke infrastructuur is daarmee niet alleen een lokale verantwoordelijkheid, maar een randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van regio's, de woningbouwopgave en de brede welvaart van Nederland.

Nieuw partnerschap tussen Rijk, provincies en regio

Súdwest-Fryslân staat hier niet met een verzoek om een uitzondering. Wij staan hier als voorbeeld van een bredere ontwikkeling die zich in heel Nederland voordoet. Door professioneel beheer en assetmanagement wordt steeds duidelijker hoe groot de vervangingsopgave werkelijk is.

De vraag is dus niet óf deze infrastructuur moet worden vervangen, maar hoe wij ervoor zorgen dat gemeenten deze nationale opgave kunnen uitvoeren zonder dat bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling en leefbaarheid onder druk komen te staan.

Dat vraagt om:

- Een gezamenlijke meerjarige aanpak van rijk, provincies en gemeenten samen. Daarom roepen wij op om structureel te investeren en slimmer samen te werken om de bereikbaarheid, van Nederland bij alle wegbeheerders ook in de toekomst te kunnen borgen.
- Structureel (financieel) perspectief voor gemeenten en dat de minister de afspraak uit de Samenwerkingsagenda nakomt.