Inbreng van provincies voor begroting Infrastructuur en Waterstaat

Voor het plenaire debat dd. 28 en 29 oktober 2026

Uw Kamer behandelt in de week van 27 oktober de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het IPO vraagt uw aandacht voor een aantal onderwerpen die voor provincies van belang zijn. Deze raken zowel aan bereikbaarheid en infrastructuur als aan milieu en water.

Bereikbaarheid en infrastructuur

- *De koek moet groter wat betreft onze infrastructuur*
- *Benader de instandhouding van infrastructuur als één gezamenlijke opgave*
- *Kom met een visie op financiering van infrastructuur*
- *Denk na over de mobiliteit van morgen*

Milieu en water

- *Breng taken en middelen VTH-stelsel in balans*
- *Introduceer een nationale programmatische aanpak luchtkwaliteit*
- *Wegvallen cofinanciering zoetwatermaatregelen ondermijnt tempo*

Bereikbaarheid en infrastructuur

1. De koek moet groter: maak meer geld vrij

Met deze prioritering wordt nu een belangrijke eerste stap gezet in de richting waar de brede coalitie van bedrijven uit de mobiliteits- en logistieke sector, gemeentes, provincies en vervoersregio's al langer om vraagt. Tegelijkertijd is er nog steeds onvoldoende geld beschikbaar om alles te doen wat nodig is voor onderhoud, vervanging én nieuwe aanleg. Dit heeft maatschappelijke en economische gevolgen voor Nederland. Het is noodzakelijk dat nu ook snel de volgende stappen worden gezet: structureel meer investeringen voor infrastructuur, een langjarig investeringsplan en draag zorg voor de daadwerkelijke uitvoering van de projecten. Wij roepen het kabinet op om, uiterlijk in het eerste kwartaal 2027, met een investeringsplan te komen en met deze brede alliantie in gesprek te gaan over het perspectief van onze infrastructuur op de korte én de lange termijn.

2. Benader de instandhouding van infrastructuur als één gezamenlijke opgave

De gezamenlijke overheden staan voor de grootste instandhoudingsopgave ooit. Het Rijk trekt van 2029 tot 2035 € 1,5 miljard extra uit om de Rijkinfrastructuur op basiskwaliteitsniveau te houden. Maar investeren in Rijkswegen alleen is niet voldoende. Om Nederland bereikbaar te houden, moet ook het onderliggende wegennet op orde zijn. Dat is een randvoorwaarde voor andere grote opgaven zoals de woningbouw, een toekomstbestendige economie en een weerbare samenleving.

Ook gemeenten en provincies staan voor een enorme financiële opgave. Uit onderzoek van Arcadis en Berenschot, in opdracht van de VNG en het IPO, blijkt dat de instandhoudingsopgave voor de decentrale infrastructuur circa € 93,2 miljard bedraagt, waarvan € 76,7 miljard voor gemeenten en € 16,6 miljard voor provincies. De kosten voor beheer en onderhoud stijgen sneller dan het Provinciefonds wordt geïndexeerd, waardoor de instandhouding van de provinciale infrastructuur verder onder druk komt te staan. Zonder aanvullende structurele middelen zullen provincies het gebruik van hun wegen en bruggen beperken. Net als op het rijkswegennet leidt dit uiteindelijk tot het (gedeeltelijk) afsluiten van wegen en bruggen, en hoe langer beheer en onderhoud wordt uitgesteld, hoe hoger de rekening wordt. U zou de minister daarom op kunnen roepen om structurele financiering voor de instandhouding van decentrale infrastructuur te regelen, in samenhang met het IPO en de VNG.

3. Kom met een visie op financiering van infrastructuur

Wie doet wat ie deed, krijgt wat ie kreeg. Wij vragen het Kabinet daarom om met een visie te komen op de financieringsopgave voor infrastructuur. Indachtig het advies van Peter Wennink pleiten provincies voor een begrotingssystematiek die beter past bij investeringen die jarenlang meegaan, zoals investeringen in infrastructuur. Door het huidige kasstelsel van het Rijk komen investeringen volledig ten laste van het jaar waarin de uitgave plaatsvindt. Hierdoor raken noodzakelijke investeringen op de achtergrond. Provincies vragen het kabinet daarom een baten-lastenbenadering bij publieke investeringen als uitgangspunt te gaan nemen. Daarnaast vragen provincies het kabinet met een voorstel te komen hoe investeringen in infrastructuur vanuit partijen die daar de baten van ondervinden kunnen bijdragen aan het invullen van de financieringsopgave.

4. Denk na over de mobiliteit van morgen

Het mobiliteitssysteem van vandaag, is niet dat van morgen. De bevolking van Nederland groeit, verder gaande verstedelijking leidt tot andere verplaatsingspatronen, en elektrificatie maakt het gebruik van de auto goedkoper. Autonoom vervoer staat voor de deur, en met veel meer vraagsturing (publiek vervoer) verandert de wereld van het openbaar vervoer.

Provincies zijn ervan overtuigd dat hierdoor kansen ontstaan voor een veel betere en betaalbare bereikbaarheid, waarbij financiële mogelijkheden, ruimtelijke beperkingen en een optimale benutting van infrastructuur met elkaar in balans zijn. Maar dan moet daar wel actief sturing aan gegeven worden. Wij roepen de Minister op een visie op bereikbaarheid te ontwikkelen, die inspeelt op de toekomstige ontwikkeling van Nederland en de innovaties die in het vervoer voor de deur staan. Om daarmee richting te geven aan de investeringen die op de lange termijn gedaan worden.

Milieu en Water

1. Breng taken en middelen VTH-stelsel in balans

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een groot deel van het VTH-stelsel in Nederland. Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) worden ingezet om schade aan de leefomgeving te voorkomen, te kunnen controleren en in te grijpen als dat nodig is. De milieutaken in het stelsel worden vooral uitgevoerd door omgevingsdiensten en grotendeels betaald uit het Provincie- en Gemeentefonds. Provincies en gemeenten blijven investeren om steeds complexere milieuvraagstukken aan te pakken. Nieuwe maatschappelijke opgaven, zoals de energietransitie, de circulaire economie, het verbeteren van de waterkwaliteit en de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, leggen extra druk op het VTH-stelsel.

Uit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van het Interprovinciaal Overleg (IPO) en Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), blijkt een jaarlijks tekort van €100 miljoen voor de uitvoering van de huidige milieutaken door omgevingsdiensten. Het rapport is hier te vinden. Hierin is nog niet de nieuwe of intensievere inzet verwerkt, zoals die voor Richtlijn Stedelijk Afvalwater en AMvB Actualisering (in)directe lozings- en onttrekkingsvergunningen.

Suggestie voor vraag tijdens het debat

- U zou de bewindspersoon kunnen vragen of zij op de hoogte is van het VTH-onderzoek van IPO en de VNG, en of zij bereid is om te bezien hoe ambities en middelen met elkaar in lijn kunnen worden gebracht.

2. Introduceer een nationale programmatische aanpak luchtkwaliteit

Het kabinet verwerkt momenteel de herziene Europese richtlijn luchtkwaliteit in Nederlandse wetgeving, onder meer via een 'beleidsarme' algemene maatregel van bestuur (AMvB) die het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wijzigt. De Raad van State buigt zich nu over deze AMvB, welke de wijziging van een aantal omgevingswaarden voor luchtkwaliteit per 2030 bevat. Deze worden strenger. Dat brengt veel met zich mee voor provincies en gemeenten. Daarom is er grote behoefte aan regie en ondersteuning vanuit het Rijk, geborgd in een nationale aanpak luchtkwaliteit. Dit kan ook bijdragen aan meer duidelijkheid en zekerheid over de woningbouwplannen richting 2040.

Suggestie voor vraag tijdens het debat

- U zou de bewindspersoon kunnen vragen om tot een nationale aanpak luchtkwaliteit te komen, zodat overschrijdingen van de herziene richtlijn met juridische borging tegengegaan kunnen worden.

3. Wegvallen cofinanciering zoetwatermaatregelen ondermijnt tempo

Op vrijdag 16 oktober heeft minister Karremans van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de herprioritering van het Delta- en Mobiliteitsfonds. Gekort wordt op het Deltaprogramma Zoetwater, het Programma Aanpak Grote Wateren 4e tranche na 2033 (PAGW) en het project Getij Grevelingen. Dit terwijl de Deltacommissaris in het Deltaprogramma 2027 becijferd heeft

dat het totale tekort binnen het Deltafonds voor onder andere dijken, stuwen, gemalen en zoetwatermaatregelen gaat oplopen tot €12 miljard richting 2050.

Een van de consequenties van de kortingen is dat de cofinanciering vanuit het Rijk voor de regionale zoetwatermaatregelen wegvalt. Na opnieuw een droge zomer en de voorspellingen van de Deltacommissaris hadden provincies deze beweging niet verwacht. En alhoewel provincies blij zijn met de gevonden middelen voor het Deltafonds, zien wij liever dat noodzakelijke investeringen in de ene opgave niet ten koste gaan van een andere.

Suggestie voor vraag tijdens het debat

- U zou de bewindspersoon kunnen vragen of hij kennis heeft genomen van de consequenties van het vervallen van cofinanciering voor regionale zoetwatermaatregelen voor o.a. de Regio's in Oost- en Zuid-Nederland voor waterbeschikbaarheid; en of hij bereid is om te kijken of en hoe de cofinanciering voor zoetwatermaatregelen vanuit het Rijk hersteld kan worden.