



Begrotings- behandeling Infrastructuur en Waterstaat

Position Paper



U behandelt in de week van 20 januari 2026 de begroting van I&W. Graag geeft de VNG u het gemeentelijk standpunt mee op het thema bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving.

Concreet vragen wij uw aandacht voor onderstaande punten:

Bereikbaarheid

1. Stel bereikbaarheid écht centraal
2. Investeer structureel in verkeersveiligheid
3. Ondersteun gemeenten in de instandhoudingsopgave van de infrastructuur
4. Bied gemeenten perspectief in het verduurzamen van de mobiliteit
5. Maak werk van de transitie naar Publieke Mobiliteit

Gezonde, schone en veilige leefomgeving

6. Stel een nationale aanpak luchtkwaliteit op
7. Reserveer middelen voor het Schone Lucht Akkoord (SLA)
8. Pak de PFAS-vervuiling actief en in samenhang aan
9. Wind op land wacht op landelijke normen
10. Circulaire economie biedt kansen
11. De Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) kent hoge tekorten

Hieronder lichten we de punten van de twee thema's toe.

Inleiding

Bereikbaarheid

De taken en doelstellingen waar gemeenten voor aan de lat staan, zijn niet in balans met de middelen

die het rijk daarvoor beschikbaar stelt. Gemeenten kampen bij de uitvoering van hun taken als eerste overheid met grote tekorten. Er liggen enorme opgaven in de instandhouding van de infrastructuur, er is geen structureel geld voor verkeersveiligheid

en voor de bereikbaarheid van voorzieningen wordt slechts beperkte financiering beschikbaar gesteld. Deze begrotingsbehandeling biedt kansen om deze grote uitdagingen aan te pakken.

Gezonde leefomgeving

Een gezonde leefomgeving vraagt om een structurele en toekomstbestendige aanpak. Als overheid staan we aan de lat voor het creëren van een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving voor onze inwoners. Wij onderschrijven daarom het belang dat het realiseren van een gezonde leefomgeving een gezamenlijke én structurele inspanning vraagt. We kunnen echter niet genoeg benadrukken dat de inzet op het voorkomen van milieuschade voor onze inwoners het allerbelangrijkst is.

Bereikbaarheid

1. Stel bereikbaarheid écht centraal

In het voorjaar van 2025 is het Kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil' vastgesteld. Daarmee wil het kabinet de bereikbaarheid van cruciale voorzieningen behouden en waar nodig verbeteren. Dat vergt een samenspel van ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en mobiliteit. Gemeenten zijn positief over deze nieuwe insteek, omdat de bestaande knelpuntenaanpak niet vol te houden was.

De grote opgave voor de komende tijd is om dat bereikbaarheidsdenken centraal te stellen in het mobiliteitsbeleid. De eerste 'testcases' laten zien dat dat nog niet zo makkelijk is. Zo is bij de verdeling van de € 2,5 mrd. ontsluiting nieuwe woningbouw vooral gekeken naar snelheid en rendement. Ook in de ontwerp teksten Nota Ruimte kan de doorwerking van dit beleid sterker, bijvoorbeeld door de gepauzeerde MIRT- projecten te beoordelen vanuit de bril van bereikbaarheid.

Onze oproep:

- We roepen u op om de minister van IenW te bevragen op de interne consistentie van zijn beleid, in overeenstemming met het kabinetsstandpunt "Bereikbaarheid op Peil"
- Toets toekomstige beleidskeuzes op mobiliteit altijd aan het kabinetsstandpunt over bereikbaarheid en het Nationale Bereikbaarheidspeil, bijvoorbeeld door bij de verdeling van middelen bereikbaarheid van voorzieningen in de wegging mee te nemen.

2. Investeer structureel in verkeersveiligheid

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. In 2024 zijn er 675 verkeersdoden gevallen, ondanks alle gezamenlijke inspanningen en ambities. Het verliezen van een dierbare door een verkeersongeluk brengt niet alleen ondraaglijk emotioneel leed, maar ook [grote economische schade](#) met zich mee. Als wij niets doen, [stijgt het aantal verkeersdoden en zwaargewonden](#) de komende jaren alleen maar verder.

Om de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren is een goed samenspel van veilige infrastructuur, gedragscampagnes en handhaving hard nodig. Gemeenten willen hierin kunnen investeren. Voor gemeenten is de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (SPV) cruciaal om goede infrastructurele maatregelen te kunnen treffen. De Investeringsimpuls is een door het Rijk beschikbaar gestelde cofinanciering van 500 miljoen euro tot 2030. Dit budget is echter nu al vrijwel uitgeput, zonder enig zicht op verdere (structurele) financiering. Hierdoor missen gemeenten de slagkracht die zij nodig hebben om structureel werk te maken van een veiliger verkeer in Nederland.

Handhaving moet een belangrijker onderdeel worden van het verkeersveiligheidsbeleid. Bij de politie en het parket CVOM is onvoldoende capaciteit om de pakkans te vergroten.

- Geef daarom ook gemeenten de bevoegdheid om hierin hun verantwoordelijkheid te nemen. De VNG steunt de [oproep Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer](#) om gemeenten meer zeggenschap te geven over de inzet van handhavingsmiddelen (zoals trajectcontroles en flitspalen) dan ook volledig.

Een concreet voorbeeld van hoe bezuinigingen gemeenten raken, is het ontsluiten van ambulancedata. Met deze gegevens krijgen gemeenten meer en beter inzicht in de aard van ongevallen en gevaarlijke locaties. De financiering door het rijk van deze dataontsluiting is stopgezet.

Onze oproep:

- Om structureel te investeren in verkeersveilige infrastructuur, handhaving en educatie. Daarbij vragen we specifiek aandacht voor de veiligheid van fietsers in het verkeer;
- Om anders naar verkeershandhaving te gaan kijken. Geef ook gemeenten de bevoegdheid en de middelen om hier hun verantwoordelijkheid in te kunnen nemen;
- Maak geld beschikbaar voor het ontsluiten van ambulancedata.

3. Ondersteun gemeenten in de instandhoudingsopgave van de infrastructuur

De gezamenlijke overheden staan voor de grootste instandhoudingsopgave ooit. Voor de instandhouding van rijksinfrastructuur op basiskwaliteitsniveau wordt 1 miljard euro extra uitgetrokken tot 2030. Er is echter geen extra geld gereserveerd voor het beheer en onderhoud van gemeentelijke infrastructuur, die ongeveer 80% van het totale areaal beslaat.

Onze oproep:

- De VNG roept u op om bij de overleggen over de instandhouding van de landelijke infrastructuur niet alleen oog te hebben voor die van het rijk, maar ook voor het onderliggend wegennet. Het landelijke prognoserapport van TNO laat zien dat de jaarlijkse kosten voor vervanging en renovatie van infrastructuur de komende decennia nog verder blijven stijgen: van 1,1 miljard in 2021, naar 2,4 miljard in 2024, naar uiteindelijk 3,7 miljard per jaar in 2030.

Gemeenten staan aan de lat voor minstens 55% van de kostenopgave, terwijl hun financiën al zwaar onder druk staan. Het uitblijven van investeringen in gemeentelijke infrastructuur zal op termijn zorgen voor uitval van wegen en drukken op de bereikbaarheid van voorzieningen.

- We vragen u er bij de minister op aan te dringen om samen met RWS, provincies en gemeenten in gesprek te gaan over oplossingen in de tekorten op het beheer en onderhoud van gemeentelijke infrastructuur
- Om extra middelen vrij te spelen, vragen wij het gesprek te openen over alternatieve manieren van bekostiging door bijvoorbeeld tolheffingen, toeslagen of een systeem van betalen naar gebruik.

4. Bied gemeenten perspectief in het verduurzamen van de mobiliteit

De grote mobiliteits- en klimaatopgaven vragen om een aanpak die verder gaat dan alleen het elektrificeren van voertuigen. Gemeenten werken daarom vanuit de Trias Mobilica:

1. Voorkomen en verminderen van onnodige verplaatsingen;
2. Veranderen van vervoer door te stimuleren dat inwoners vaker lopen, fietsen, deelmobiliteit gebruiken of het OV nemen;
3. Pas in derde instantie wordt de resterende mobiliteit verduurzaamd.

Deze volgorde is essentieel om schaarse ruimte, netcapaciteit en middelen efficiënt te gebruiken. [Het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#) bevestigt dat de Trias

Mobilica de meest kosteneffectieve route is om klimaatwinst, leefbaarheid en bereikbaarheid te combineren.

Met de verdere elektrificatie van het wagenpark en de afname van de rijksinkomsten uit accijns wordt de noodzaak groter om de autobelastingen te herzien. Dit is een uitgelezen moment om werk te maken van een vorm van Betalen naar Gebruik (BnG), waarbij minder belasting komt op bezit van een auto en meer op het gebruik. Door dit systeem plaats- en tijdafhankelijk te maken, kan er een systeem komen waarin de lasten eerlijker verdeeld worden. In gebieden waar inwoners aangewezen zijn op de auto kan een lagere prijs gelden dan in gebieden waar alternatieven zoals Openbaar Vervoer beter beschikbaar zijn. Bovendien kan er beter gestuurd worden op optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuur. Ten slotte draagt BnG bij aan een bewuster en daarmee duurzamer autogebruik.

Voortvloeiend uit het klimaatplan hebben of gaan circa 30 gemeenten tussen 2025 en 2030 een Zero Emissiezone invoeren. Het is geen vanzelfsprekendheid dat dit aantal verder gaat groeien, onder meer omdat de financiële middelen (voor o.a. de invoering) vanuit het rijk gelimiteerd zijn.

Ook zonder de transitie naar zero emissie, kan stadslogistiek verbeterd worden (slim, licht, veilig en passende ruimte). Een goede samenwerking op het gebied van stedelijke logistiek vraagt om betere samenwerking tussen gemeenten, het logistieke bedrijfsleven én de rijksoverheid.

Onze oproep:

- Grijp de noodzakelijke herziening van de autobelastingen aan om werk te maken van Betalen naar Gebruik. Streef naar een systeem met een goed evenwicht tussen betaalbaarheid voor inwoners, overheidsfinanciën, effect op klimaatdoelstellingen en bruikbaarheid voor sturing op bereikbaarheid/congestie.
- Houd vast aan de koers die is ingezet en maak middelen vrij om het aantal ZE zones te vergroten en/of op andere manieren stadslogistiek te verbeteren. Bijvoorbeeld door samen met gemeenten en logistiek bedrijfsleven te komen tot meer uniforme regels en beleid.

5. Maak werk van de transitie naar Publieke Mobiliteit

Met de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit brengen we verschillende vormen van gemeenschappelijke en gecoördineerde mobiliteit van personen bij elkaar. Dit gaat onder andere over openbaar vervoer,

doelgroepenvervoer en deelmobiliteit, inclusief alle daarvoor benodigde infrastructuur, openbare ruimte en ondersteunende (digitale) diensten en functionaliteiten.

De huidige vervoerssystemen die naast elkaar bestaan, zijn niet houdbaar vanwege oplopende kosten en een dubbele vergrijzing. De bereikbaarheid van voorzieningen staat hiermee onder druk. Vanwege de sectorale inrichting van het huidige systeem is onvoldoende ruimte om in te springen op deze ontwikkelingen. De VNG onderschrijft daarom de ambitie van het rijk om in te zetten op Publieke Mobiliteit door vervoerssystemen beter te integreren. Onze oproep: maak samen met gemeenten werk van deze transitie naar Publieke Mobiliteit.

Publieke Mobiliteit mag nadrukkelijk niet op worden bezuinigd. Publieke Mobiliteit kan meer realiseren voor de reiziger tegen hetzelfde geld. Om daadwerkelijk tot een volwaardig systeem van Publieke Mobiliteit te komen, blijft het belangrijk om te investeren in het openbaar vervoer. Zo gaan we verschraving tegen en blijft het betaalbaar voor de reiziger.

Het toewerken naar een dergelijk systeem komt met een verschuiving van verantwoordelijkheden en budgetbevoegdheden en vraagt daarom samenwerking tussen rijk en decentrale overheden met respect voor interbestuurlijke verhoudingen. Wij pleiten ervoor dit nieuwe systeem zoveel mogelijk gaandeweg en gezamenlijk vorm te geven.

Onze oproep:

- Maak samen met gemeenten werk van de transitie naar Publieke Mobiliteit en de noodzakelijke ontschotting van de huidige systemen. Wij vragen u om bij de minister aan te dringen op het vormgeven van de samenwerking met decentrale overheden in de transitie naar Publieke Mobiliteit.
- Voorkom dat de transitie naar Publieke Mobiliteit leidt tot bezuinigingen.

Gezonde leefomgeving

6. Stel een nationale programmatische aanpak luchtkwaliteit op

De aanpak van luchtverontreiniging is een gezamenlijke opgave voor de verschillende overheden. Alleen de combinatie van lokale én generieke maatregelen in verschillende sectoren (mobiliteit, industrie, landbouw) zorgt voor een leefomgeving met steeds schonere lucht. Door de aangescherpte Europese Luchtkwaliteitsrichtlijn

voorzien gemeenten nieuwe overschrijdingen, terwijl zij in 2030 aan strengere luchtkwaliteitsnormen moeten voldoen. Een juridisch geborgde nationale programmatische aanpak om deze knelpunten op te lossen is noodzakelijk, zodat woningbouwprojecten niet in gevaar komen. Het rijk is hiervoor aan zet, met nauwe betrokkenheid van gemeenten bij de uitwerking ervan.

Onze oproep:

- We vragen u om de minister van VRO medeverantwoordelijk te maken van het urgente luchtkwaliteitsvraagstuk. Het is immers een randvoorwaarde voor de realisatie van de woningbouwopgave.
- We vragen u om bij de staatssecretaris aan te dringen op een toezegging voor de spoedige komst van een noodzakelijke nationale programmatische aanpak luchtkwaliteit. We vragen u daarnaast uw Kamer te laten voorzien van een tijdlijn hiervoor.
- We vragen u de staatssecretaris erop te wijzen dat er middelen voor een dergelijke aanpak moeten worden vrijgemaakt.

7. Reserveer middelen voor het Schone Lucht Akkoord (SLA)

Het beschikbare programmageld voor het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt vanaf 2026 jaarlijks beduidend minder, en neemt af tot nul richting 2030, blijkt uit de begroting. Dat is een zorgelijke ontwikkeling voor de inmiddels 136 deelnemende gemeenten. Het SLA is uitgegroeid tot een sterk kennisnetwerk op het gebied van luchtkwaliteit, waar gemeenten, provincies en het rijk op vrijwillige basis met elkaar samenwerken. Het biedt gemeenten ondersteunende middelen en handvatten voor lokaal luchtkwaliteitsbeleid. De aangescherpte Europese grenswaarden maken een continuering van de financiële middelen voor het SLA nog meer urgent.

Onze oproep:

- We vragen u de staatssecretaris te wijzen op het belang van het Schone Lucht Akkoord voor gemeenten en daarmee het belang van afdoende middelen voor de rest van de looptijd van het akkoord (t/m 2030).

8. Pak de PFAS-vervuiling actief en in samenhang aan

PFAS-vervuiling is inmiddels een bekend en wijdverspreid probleem dat de bodem- en waterkwaliteit onder druk zet. Om gemeenten in staat te stellen een gezonde leefomgeving voor hun inwoners te garanderen, is een samenhangende (interdepartementale) nationale PFAS-aanpak van

het rijk nodig, met eenduidige kaders én een perspectief op de uitfasering van PFAS. Ook dienen gemeenten te beschikken over voldoende middelen voor het saneren van verontreinigde locaties. In het Bestuurlijk Overleg Bodem met de medeoverheden is toegezegd om ook na 2030 middelen voor PFAS-sanering ter beschikking te stellen aan gemeenten en provincies. De tekst van de IenW begroting voor 2026 maakt dit echter nog niet expliciet.

Onze oproep:

- We vragen u de staatssecretaris de toezegging voor voldoende financiering voor PFAS-sanering ook na 2030 te laten bevestigen.
- We vragen u om bij de staatssecretaris aan te dringen op een samenhangende nationale PFAS-aanpak, met een rijkscoördinator en een integraal saneringsplan.
- We vragen u om de staatssecretaris op te roepen zich in Brussel blijvend in te zetten voor een zo snel en volledig mogelijk Europees PFAS-verbod.

9. Windenergie op land wacht op landelijke normen

Voor gemeenten staat het welzijn van inwoners voorop bij ruimtelijke ontwikkelingen ook in de energietransitie, nu en in de toekomst. Daarom is er behoefte aan heldere Rijksregels en afwegingskaders voor windenergie op land, zodat per locatie de leefbaarheid, het milieu en de luchtkwaliteit zorgvuldig kunnen worden afgewogen. De voorgestelde normen voor windmolens dragen hier onvoldoende aan bij. Deze zorgen hebben wij eerder en herhaaldelijk onder de aandacht gebracht bij de vorige Kamer.

Op dit moment ontbreekt politieke overeenstemming over de inhoud van de nieuwe milieunormen. Hoewel provincies en gemeenten formeel de mogelijkheid hebben om eigen lokale normen vast te stellen, blijkt in de praktijk dat veel gemeenten wachten op landelijke normen. Dit leidt ertoe dat projecten stilvallen. Daarnaast is de overbruggingsregeling voor windturbineparken verlengd tot en met 31 december 2026.

Onze oproep:

- Wij vragen u erop aan te dringen dat het kabinet op korte termijn duidelijkheid biedt en tot overeenstemming komt over goed onderbouwde milieunormen voor wind op land. Deze moeten zowel het milieu als het welzijn van omwonenden beschermen en uitvoerbaar zijn voor decentrale overheden.

10. Circulaire economie biedt kansen

Doordat grondstoffen schaarser worden, wordt Nederland steeds afhankelijker van het buitenland. Wanneer we tijdig inspelen op de transitie om grondstoffen te behouden (voor hergebruik), biedt dit kansen voor de Nederlandse economie en arbeidsmarkt.

We zijn positief over de toegenomen aandacht voor samenwerking tussen het rijk en de regio en ondersteunen daarom de gezamenlijke Krachtenbundeling. Tegelijkertijd zien we dat de beschikbare capaciteit en middelen voor de uitvoerende partijen niet in verhouding staan tot de opgave waar we voor staan.

Inzet op preventie is essentieel: het verminderen van de vraag naar deze producten of het aanbod ervan. Ook slimmer ontwerpen is belangrijk, zodat producten langer meegaan of makkelijk te repareren zijn. Er zijn grotere stappen nodig om reductie van de enorme hoeveelheid afvalstromen terug te dringen. Gemeenten worden hier dagelijks mee geconfronteerd, met hoge maatschappelijke kosten tot gevolg.

Voorkom verschuiving van uitvoeringslasten en kosten naar gemeenten

In de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor 2026 zien we dat de middelen voor circulaire economie aanzienlijk lager zijn dan in 2025. Het budget in artikel 21 daalt met circa €51 miljoen. Deze daling raakt met name subsidieregelingen en opdrachten die ondersteunend zijn aan de gemeentelijke uitvoering en samenwerking met bedrijven.

Gemeenten maken zich zorgen over de balans tussen ambities, verplichtingen (zoals het Circulair Materialenplan) en uitvoeringsmiddelen, mede gezien de bredere financiële druk in 2026 en verder. Omdat de beleidsmatige verplichtingen waarschijnlijk toenemen, terwijl de beschikbare rijksmiddelen afnemen. Hierdoor ontstaat het risico dat uitvoeringslasten en kosten verschuiven naar gemeenten.

Onze oproep:

- Dat u bij de staatssecretaris expliciet aandacht vraagt voor financiële dekking van kosten die voortvloeien uit aangescherpte circulaire verplichtingen voor gemeenten. En dat te repareren met een amendement.
 - Aandringt op een uitvoerbaarheidstoets voor gemeenten bij nieuwe circulaire maatregelen
- Regie rijk is nodig bij de inrichting van de Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid (UPV) voor alle relevante afvalstromen. Een goed werkend UPV-systeem kan de

afvalproductie verlagen, kosten reduceren en de leefomgeving van inwoners verbeteren. Gemeenten spelen hierin vanuit de wettelijke zorgplicht een belangrijke rol, maar de effectiviteit van het systeem vereist dat het rijk de regie neemt. Dat is nodig om de samenwerking tussen alle ketenpartners goed te sturen, de circulaire doelen te behalen en moeizame onderhandelingen tussen gemeenten en producenten te voorkomen.

Onze oproep:

- Dat u de staatssecretaris vraagt duidelijke stappen te zetten in de doorontwikkeling van het instrument UPV en gemeenten daarin nauw te blijven betrekken.

11. De Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) kent hoge tekorten

We aan voor een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving voor onze inwoners. Wij onderschrijven het belang dat het realiseren van een gezonde leefomgeving om een gezamenlijke én structurele inspanning vraagt.

Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is in dit kader een cruciale schakel bij het adviseren over en beoordelen van ontwikkelingen in onze leefomgeving en het voorkomen van milieuschade. Robuuste omgevingsdiensten zijn daarbij een vereiste. Gemeenten zijn samen met provincies eigenaar en opdrachtgever van de omgevingsdiensten. De VNG is tevreden dat alle partijen met het oog op een zo sterk mogelijk VTH-stelsel ook na afloop van het Interbestuurlijk Programma (IBP) VTH werken aan de continue versterking en doorontwikkeling van het stelsel en dat het rijk (naast de financiële inbreng van de eigenaren van de omgevingsdiensten) deze financiering voortzet.

Onze oproep:

- Het Wetsvoorstel Versterking VTH te beoordelen en de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW in te vullen binnen de huidige juridische kaders, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van structurele en incidentele middelen beschikbaar te stellen en in te zetten op een versterkt digitaal VTH-stelsel.
- Incidentele middelen beschikbaar te stellen voor eventuele fusies van omgevingsdiensten.
- Financiële middelen beschikbaar te stellen om o.a. de meerjarige ontwikkeling van een versterkt digitaal VTH-stelsel mogelijk te maken en te investeren in kennisontwikkeling (eerder is door IPO en VNG aangegeven dat daar structureel € 30 miljoen (minimumscenario) tot € 60 miljoen (robuust) per jaar voor nodig is).



**Vereniging van
Nederlandse Gemeenten**

Nassaulaan 12
2514 JS Den Haag
+31 70 373 83 93

info@vng.nl

januari 2026