gemeente
Zoetermeer

POSITION PAPER

RONDETAFELGESPREK STAAT VAN INFRASTRUCTUUR

25 NOVEMBER 2026

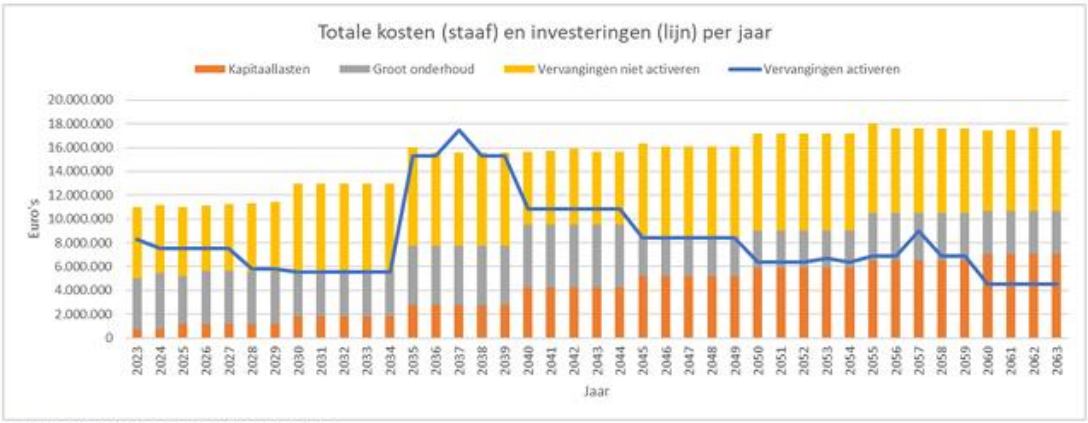
De instandhoudingsopgave is in heel Nederland groot. Ook voor gemeenten. Onderzoek van de VNG en het IPO laat zien dat de tekorten voor instandhouding bij gemeenten snel oplopen.[1] Dat wordt misschien wel het allermeest in Zoetermeer zichtbaar, waar verschillende bruggen, viaducten en RandstadRail stations in verminderde conditie verkeren en groot onderhoud nodig is aan het stedelijk hoofdwegennetwerk. In 1962 is Zoetermeer als 'New Town' door het Rijk aangewezen als eerste groeikern van Nederland. In sneltreinvaart is het dorp van 10.000 inwoners gegroeid tot een stad van meer dan 130.000 inwoners met de daarbij behorende infrastructuur, voorzieningen, bedrijventerreinen en recreatiegebieden. Veel van de infrastructuur die toen is aangelegd, vraagt nu om groot onderhoud en vervanging.

Gemeenten staan voor een vervangingsgolf, niet alleen voor regulier onderhoud

Zoetermeer laat als 'New Town' zien wat andere voormalige groeikernen en New Towns te wachten staan, zoals Almere, Nieuwegein, Nissewaard, Spijkenisse, Purmerend, Capelle aan de IJssel en Helmond. Als New Town is een groot deel van onze stad, inclusief wegen, bruggen, viaducten, openbare ruimte en andere voorzieningen, in een relatief korte periode vanaf de jaren zeventig en tachtig ontwikkeld. Veel wijken en wegen zijn in dezelfde periode gebouwd, waardoor een groot deel van de infrastructuur nu gelijktijdig het einde van de levensduur bereikt. De kwaliteit van de fysieke leefomgeving staat daarom onder druk. Dit leidt tot een piekbelasting op onze gemeentelijke begroting. **Onze gemeentelijke begroting is niet toegerust op deze onderhouds- en vervangingsopgave. Het is een grote opgave waarvoor technische, financiële en bestuurlijke planning noodzakelijk is.** Bovendien hebben alle New Towns hiermee te maken, niet alleen Zoetermeer. De ex-ante Impactanalyse van een consortium van vijf onafhankelijke adviesbureaus, laat zien dat er een grote vervangingsopgave voor New Towns aankomt, waar gemeenten financieel niet tegen zijn opgewassen.

Om onverwachte situaties te voorkomen werkt gemeente Zoetermeer met meerjarige onderhoudsplannen, waaronder de Nota onderhoud openbare ruimte. Daarmee brengen we de onderhouds- en vervangingsopgave in beeld door middel van assetmanagement, datasturing en periodieke inspecties. Op die manier brengen we in kaart op welke termijn groot onderhoud en noodzakelijke vervangingen per asset nodig zijn en welke financiële gevolgen hierbij horen. **Om ons assetmanagement nog verder door te ontwikkelen helpt het als RWS haar ervaringen en kennis met medeoverheden deelt.**

Onvoldoende financiële ruimte voor de instandhoudingsopgave



Totale kosten en investeringen
Bron: Nota onderhoud openbare ruimte 2023-2026

Zoetermeer heeft ervoor gekozen om vanaf 2026 alle vervangingsinvesteringen te activeren, vanwege krappe financiële ruimte op de gemeentelijke begroting richting het ravijnjaar 2028. Daarmee worden, passend binnen het gemeentelijke baten-lastenstelsel, de financiële lasten van grote vervangingsinvesteringen verdeeld over de gebruiksduur van het

[1] Onderzoek VNG, IPO en ministerie I&W: vernieuwing, beheer en onderhoud infrastructuur decentrale overheden

nieuwe kapitaalgoed. Grote vervangingspieken drukken niet volledig op één begrotingsjaar. Tegelijkertijd ontstaat een sterkere koppeling tussen de fysieke levensduur van infrastructuur en de financiële planning.

Maar deze methode om vervangingsinvesteringen te activeren lost het probleem niet op. De investering moet uiteindelijk volledig worden betaald en leidt gedurende vele jaren tot kapitaallasten. Er worden dus ook financiële lasten naar de toekomst doorgeschoven. Wanneer opeenvolgende jaargangen van vervangingsinvesteringen worden geactiveerd, stapelen deze kapitaallasten zich structureel op. Daarnaast zien we dat groot onderhoud steeds vaker plaatsmaakt voor volledige vervanging, waardoor de kapitaallasten nog meer oplopen.

Het gemeentelijke baten-lastenstelsel kan helpen om de vervangingsopgave beter over de tijd te sturen, maar **deze financiële systematiek kan structurele schaarste aan middelen niet oplossen**. Dit is des te relevanter tegen de achtergrond van de financiële positie van veel gemeenten. De uitvoering van wettelijke taken, en dan met name de jeugdzorg, slokt een steeds groter deel van de begroting op omdat de kosten niet in verhouding staan tot de beschikbare middelen. Dit zet de ruimte onder druk om tegelijkertijd maatschappelijke voorzieningen in stand te houden, te investeren in woningbouw en bereikbaarheid én bestaande infrastructuur te vervangen.

Instandhoudingsopgave als kans voor de ontwikkeling van Zoetermeer

Onderhoud en vervanging kunnen niet los worden gezien van de ontwikkeling van de stad. Groei en ontwikkeling vragen immers niet alleen om woningen en werklocaties, maar tegelijkertijd om mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, groen, energie en een kwalitatief goede openbare ruimte. De gebiedsontwikkeling van het entreegebied van Zoetermeer is een voorbeeld van toekomstbestendige stadsontwikkeling. Onze belangen sluiten daarbij aan bij die van het Rijk: versnelling van woningbouw, goede bereikbaarheid en economische ontwikkeling. **Maar zonder adequaat onderhoud en financiering van onze infrastructuur gaan onze ambities niet gerealiseerd worden; we zullen als Rijk, provincies en gemeenten met elkaar moeten optrekken om onze gezamenlijke doelen te halen.**

Bij vervangingsvraagstukken is duurzaamheid een zwaarwegend criterium. In Zoetermeer zijn bijvoorbeeld alle houten fiets- en voetgangersbruggen vervangen naar onderhoudsarme stalen varianten met een langere levensduur. Ook wordt in de openbare ruimte rekening gehouden met vergroening en hittestress. Onze werkwijze is gebiedsgericht en integraal, waarbij we verschillende expertises bij elkaar brengen om meerdere assets tegelijkertijd aan te pakken.

Zoetermeer is een praktijkvoorbeeld voor een nationaal vraagstuk

Zoetermeer is één van de eerste en grootste New Towns van Nederland en groeit de komende jaren naar een stad van 150.000 inwoners. Juist daardoor zien wij nu als één van de eerste gemeenten op grote schaal wat de financiële en organisatorische gevolgen zijn van een infrastructuurvoorraad die in dezelfde periode is aangelegd, en tegelijkertijd vervangen moet worden. Het is belangrijk om samen met het Rijk te identificeren welke cruciale infrastructuur met een zwaarwegend maatschappelijk belang vervangen of onderhouden moet worden. **Rijksregie op regionale samenwerking en een langjarige investeringsagenda maakt gezamenlijke inkoop en aanbesteding mogelijk en zorgt ervoor dat gemeenten de vervangingsgolf van cruciale infrastructuur kunnen aanpakken.**

Voor de verdichting van de binnenstad van Zoetermeer zijn Rijksinvesteringen in het wegen- en spoorwegennetwerk essentieel. Bij Rijksinvesteringen in RWS en ProRail moet ook de koppeling gemaakt worden met stedelijke infrastructuur en ontwikkeling. Daarnaast is langetermijnfinanciering voor regionale vervoersautoriteiten, zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Provincie Zuid-Holland, van belang voor de instandhoudingsopgave. Het terugdraaien van de BDU-korting voor vervoersregio MRDH is bovendien cruciaal voor het onderhouden van RandstadRail stations in Zoetermeer. In Zoetermeer zien we de grote onderhouds- en vervangingsopgaven van de aankomende jaren als een kans om onze stad verder te ontwikkelen. Daarbij stellen we de leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van onze stad voorop.

Contact:
Thijmen Reinalda
Public Affairs gemeente Zoetermeer
t.reinalda@zoetermeer.nl