Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026 **Aanhangsel van de Handelingen**

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2306

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuwsbericht dat bruggen, sluizen en wegen in verval raken, maar het geld voor de hoognodige reparaties ontbreekt* (ingezonden 19 mei 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 19 juni 2026)

Vraag 1
Bent u op de hoogte van dit nieuwsartikel?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoeveel bruggen, viaducten, tunnels en sluizen verkeren in een slechte staat en wat is bij ieder van deze objecten het risico op instorten? Kunt u een allesomvattende lijst toezenden?

Antwoord 2
Op 8 december 2025 zijn de rapportages over de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail met de Kamer gedeeld.[2] In deze rapportages wordt per netwerk inzicht gegeven in de resterende levensduur en veiligheidsrisico's.
In de RWS-rapportage wordt ook gerapporteerd over het aantal kunstwerken dat in een slechte staat verkeert, te weten kunstwerken met gebruiksbeperkingen en/of kunstwerken die onder een verhoogd inspectieregime staan. In de meest recente rapportage gaat het om respectievelijk 80 kunstwerken met een gebruiksbeperking en 104 kunstwerken die onder een verhoogd inspectieregime staan. Het «risico op instorten» is geen indicator, aangezien de veiligheid van (vaar)weggebruikers reeds wordt gewaarborgd door middel van gebruiksbeperkingen en inspecties.

[1] Het Financieele Dagblad, 19 mei 2026, Bruggen, sluizen en wegen zijn in verval, maar het geld voor de hoognodige reparaties ontbreekt | Het Financieele Dagblad
[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk 36 800-A, nr. 9

ah-tk-20252026-2306
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

In de ProRail-rapportage is aangegeven dat de algemene staat van de Nederlandse spoorweginfrastructuur gemiddeld genomen wordt beoordeeld als «ruim voldoende». De technische prestaties zijn beheersbaar, de betrouwbaarheid is goed en de veiligheid van de assets blijft geborgd. Ondanks de beoordeling «ruim voldoende» laat de ontwikkeling over de afgelopen vijf jaar een neerwaartse trend zien. Daarnaast verwacht ProRail dat de opgave in de komende tien tot vijftien jaar verder zal toenemen, met name voor (beweegbare) bruggen, bovenleidingsystemen, tunneltechnische installaties en beveiligingssystemen (in samenhang met ERTMS-programma).

Vraag 3
Als, volgens u, 60% van de bruggen op het hoofdwegennet de levensduur al heeft bereikt of zelfs heeft overschreden, wat zegt dit dan over het risico dat Nederlanders lopen door hier overheen en/of onderdoor te rijden?

Antwoord 3
Om de veiligheid van de gebruikers zo veel mogelijk te waarborgen, vinden er extra inspecties plaats en worden er indien nodig beheersmaatregelen genomen. Voorbeelden hiervan zijn ondersteuningsconstructies of ingrijpende beperkingen, zoals snelheidsverlagingen, gewichtsbeperkingen of zelfs langdurige afsluitingen. Voor IenW, waaronder Rijkswaterstaat, staat veiligheid voorop.

Vraag 4
Bent u van mening dat het niet langer uit te leggen is dat er geen extra geld wordt vrij gemaakt voor de verouderde infrastructuur nu de negatieve gevolgen alsmaar toenemen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Ik deel de zorg over negatieve gevolgen door verouderde infrastructuur. Het is positief dat in het coalitieakkoord extra middelen zijn vrijgemaakt na 2030. Ondanks deze middelen, zijn de opgaven en ambities op het gebied van infrastructuur groot, en zijn de beschikbare middelen en mensen schaars. Daarom is het onvermijdelijk dat er scherpe keuzes moeten worden gemaakt. Dit is toegelicht in de Kamerbrief Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds van 16 maart.[3] Om die reden werkt IenW aan een prioritering over de gehele breedte van de infrastructurele opgaven om het beschikbare geld zo goed en efficiënt mogelijk aan het werk te zetten voor Nederland.
In de Kamerbrief die uw Kamer voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni heeft ontvangen, wordt een afweegkader gepresenteerd op basis waarvan de prioritering zal plaatsvinden. Het gesprek over dit afweegkader vindt plaats tijdens voornoemd debat.

Vraag 5
Hoe gaat u onderhoud van bestaande infrastructuur prioriteit geven terwijl ook bestaande fileknooppunten, waaronder maar niet uitsluitend knooppunt A1 Hoevelaken en de N35, worden opgelost?

Antwoord 5
Over de volle breedte van beide fondsen én de middelen uit het coalitieakkoord zal er geprioriteerd worden, zowel over de infrastructurele opgaven als over de dekking hiervan. De prioritering betreft zowel de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van bestaande infrastructuur als de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, waaronder de ontwikkeling rondom bestaande fileknooppunten.
Middels deze prioritering zet IenW zich in om gedurende deze kabinetsperiode de meest urgente instandhoudings- en MIRT-projecten van voldoende budget te voorzien, zodat deze kunnen worden voorbereid en kunnen worden uitgevoerd. Er worden vooraf geen projecten of programma's uitgesloten van deze prioritering, met uitzondering van de (deel)projecten waarbij reeds juridische verplichtingen zijn aangegaan.

[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2025, 36 800 A, nr. 39

Vraag 6
Hoeveel geld is er nodig om te voldoen aan de gehele onderhoudsopgave en hoeveel komt u tekort?

Antwoord 6
De Algemene Rekenkamer heeft in haar verantwoordingsonderzoek over 2025 aangegeven dat voor de gehele instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat een bedrag van circa € 75,3 miljard nodig is voor de periode 2025 tot en met 2039. In diezelfde periode wordt er in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds voor een bedrag van circa € 40,9 miljard ter beschikking gesteld. Het geraamde tekort in die periode wordt daarmee in het verantwoordingsonderzoek geraamd op circa € 34,5 miljard voor de instandhouding van alle drie de RWS-netwerken.
Het tekort op de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoornetwerk bedroeg conform de brieven van 15 juli 2025[4] en 23 januari 2026[5] circa € 20 miljard. Het gaat daarbij om instandhouding, ERTMS, de HSL, TEN-T en de Nedersaksenlijn. Van het tekort van ca. € 20 miljard bedraagt het nieuw berekende instandhoudingstekort, waar in de brief van 23 januari 2026 naar wordt verwezen inclusief gehonoreerde claims in het kader van de voorjaarsbesluitvorming 2026, circa € 3,1 miljard. Dit tekort bestaat voor circa € 2,1 miljard uit indexatiespanning (prijspeil 2025).
In het coalitieakkoord worden er extra middelen beschikbaar gesteld voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Hiervoor wordt in de periode 2031 tot en met 2035 jaarlijks € 1,1 miljard euro beschikbaar gesteld. Vanaf 2036 is structureel € 500 miljoen euro per jaar beschikbaar.

Vraag 7
Hoeveel economische schade ontstaat er jaarlijks als gevolg van uitgestelde werkzaamheden, omleidingen, afsluitingen, filevorming en overige noodmaatregelen?

Antwoord 7
Het Kennisinstituut Mobiliteit van IenW heeft in 2023 onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten als gevolg van files. Deze zijn voor het hoofdwegennet berekend op circa € 2,7–3,5 miljard euro per jaar. Een gedetailleerd inzicht van de economische schade als gevolg van de andere gevraagde factoren valt niet te geven.

Vraag 8
Welke concrete maatregelen bent u van plan te nemen om verdere achteruitgang tegen te gaan?

Antwoord 8
Het kabinet blijft zich ondanks de schaarste aan middelen en mensen, inzetten om binnen de beschikbare ruimte de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen, conform de aangenomen motie Stoffer/Grinwis over de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat.[6]

Om de basis van onze infrastructuur weer op orde te krijgen en op deze goede basis uiteindelijk weer verder te kunnen bouwen, moet er over de gehele breedte van de infrastructurele opgaven worden geprioriteerd. Om te komen tot een politiek gedragen en voor Nederland optimale uitkomst van deze prioritering zetten we vier stappen:
1. Tijdens het Tweeminutendebat van 26 maart heeft de Kamer moties ingediend met elementen die bij de afweging dienen te worden meegewogen. De aangenomen moties zijn te vinden in de Kamerbrief die voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni met uw Kamer is gedeeld.
2. Op basis van de aangenomen moties stelt het kabinet een afweegkader op voor de volgorde waarin de beschikbare middelen worden ingezet

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 36 600 A, nr. 64
[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 36 800 A, nr. 19
[6] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk 36 800-A, nr. 51

voor instandhouding en ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. Dit afweegkader is eveneens te vinden in de Kamerbrief die voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni met de Kamer is gedeeld. Het gesprek over het afweegkader vindt plaats tijdens voornoemd debat.

3. Na bespreking van het afweegkader in het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid op 23 juni a.s. en verwerking van eventuele aangenomen moties door de Kamer stelt het kabinet het afweegkader vast. Op basis van het afweegkader wordt vervolgens een transparante en herleidbare prioritering opgesteld.
4. De besluitvorming over de prioritering van het MIRT vindt vervolgens plaats in de bestuurlijke overleggen MIRT dit najaar en het daaropvolgende commissiedebat met de Kamer. De budgettaire verwerking vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2027.

Vraag 9
Kunt u garanderen dat er in Nederland nooit een viaduct, brug, tunnel of sluis zal instorten als het gevolg van uitgestelde, dan wel niet-uitgevoerde, herstelwerkzaamheden vanwege geldgebrek? Zo ja, hoe gaat u dat voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
Rijkswaterstaat en ProRail hanteren strenge inspectieregimes en voeren regelmatig inspecties uit aan de objecten en/of de assets. Veiligheid staat daarbij voorop. Als de veiligheid niet kan worden gegarandeerd, worden er beheersmaatregelen genomen of worden objecten en/of de assets afgesloten. Hiermee wordt de veiligheid zo veel als mogelijk gewaarborgd en worden de wettelijke vereisten ten aanzien van de constructieve veiligheid in acht genomen.