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

2703

Vragen van het lid **Van Duijvenvoorde** (FVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de afsluiting van de Merwedebrug en de staat van de Nederlandse infrastructuur* (ingezonden 21 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 augustus 2026).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht dat de Merwedebrug per direct en voor onbepaalde tijd is afgesloten voor vrachtverkeer?

Antwoord 1
Ja

Vraag 2
Wanneer werd voor het eerst geconstateerd dat het staal in de boogconstructie minder sterk was dan eerder werd aangenomen?

Antwoord 2
In voorbereiding voor werkzaamheden van het project A27 Houten – Hooipolder, waarbij een nieuwe brug naast de bestaande gebouwd gaat worden, zijn in 2025 en 2026 aanvullende herberekeningen en inspecties uitgevoerd. Hieruit bleek dat naast inspecties ook aanvullend materiaalonderzoek gewenst was. Afgelopen maanden zijn deze aanvullende onderzoeken door Rijkswaterstaat en TNO uitgevoerd. Op 16 juli zijn de voorlopige resultaten door TNO met Rijkswaterstaat gedeeld. De materiaaleigenschappen bleken slechter te zijn dan verwacht en hiermee was er noodzaak om met spoed de constructieve veiligheid van de brug opnieuw te beoordelen. Op 17 juli is op basis hiervan opgeschaald en is op zaterdag 18 juli om 17.30 uur een vrachtwagenverbod ingesteld.

Vraag 3
Wanneer bent u hierover geïnformeerd?

Antwoord 3
Ik ben op 17 juli door Rijkswaterstaat geïnformeerd.

ah-tk-20252026-2703
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 4
Welke onderzoeken en inspecties hebben geleid tot het besluit de brug met onmiddellijke ingang af te sluiten?

Antwoord 4
Zie beantwoording van vraag 2.

Vraag 5
Waarom is gekozen voor een onmiddellijke afsluiting, terwijl de inspecties al eerder hadden plaatsgevonden?

Antwoord 5
Zie beantwoording van vraag 2.

Vraag 6
Welke alternatieven zijn overwogen alvorens tot volledige afsluiting voor vrachtverkeer over te gaan?

Antwoord 6
Er zijn diverse opties overwogen; van volledige of gedeeltelijke afsluiting voor alle verkeer tot een relatief beperkte gewichtsbeperking. Er is overwogen om het verkeer naar 1 rijstrook terug te brengen, maar dat leverde onvoldoende gewichtsbeperking op om tot een acceptabele belasting van de brug te komen. Daarmee zou echter niet aan de constructieve veiligheid worden voldaan. Alles overwegende is er gekozen voor afsluiting voor vrachtverkeer zwaarder dan 3,5 ton en touringcars. De belasting op de brug van verkeer lichter dan 3,5 ton is relatief gering en vormt nu geen veiligheidsrisico voor de brug.

Vraag 7
Waarom mogen lijnbussen, hulpdiensten en zwaar beladen bestelbussen met aanhanger de brug nog wel gebruiken, terwijl vrachtverkeer volledig wordt geweerd? Hoe verhoudt dit zich tot de constructieve overwegingen die aan het verbod ten grondslag liggen?

Antwoord 7
Gezien de kwaliteit van het staal is de noodzaak om per direct de (zware) belasting van de brug sterk te verminderen door een vrachtwagenverbod. Bestelbussen en personenauto's zijn minder zwaar dan veel vrachtwagens en dragen maar beperkt bij aan de belasting van de brug. Alleen lichte bestelbussen tot 3,5 ton zijn toegelaten (voertuigcategorieën N1 en M1). Nood- en hulpdiensten en lijnbussen zijn de enige uitzonderingen die wordt gemaakt, omdat dit in verhouding niet vaak voorkomt en daarmee getolereerd kan worden voor wat betreft de constructieve veiligheid.

Vraag 8
Welke technische grens is gehanteerd bij het bepalen welke voertuigen nog wel en welke niet meer over de brug mogen rijden?

Antwoord 8
De grenzen die hiervoor gebruikt worden zijn vastgelegd in de NEN8700 waarin de normen zijn vastgelegd voor de toetsing van de constructieve veiligheid in bestaande bouw en verbouw. Op basis hiervan kan bepaald worden welke gewichtsklassen van voertuigen nog toelaatbaar zijn gegeven de draagkracht van de brug.

Vraag 9
Hoe lang verwacht u dat de afsluiting zal duren?

Antwoord 9
Op dit moment worden er nadere onderzoeken uitgevoerd naar de sterkte van de brug en passende maatregelen daarbij. De resultaten tot nu toe bevestigen de eerdere conclusies dat de brug niet voldoet aan de geldende normen, en bevestigen de noodzaak van de genomen maatregelen. Duidelijkheid over de duur van de maatregelen kan gegeven worden als er genoeg zicht is op de sterkte van de brug en de maatregelen die nodig zijn om de

beperkingen op te mogen heffen. Omdat de onderzoeken nog lopen is daar nu nog geen antwoord op te geven.

Vraag 10
Wanneer verwacht u de Kamer hierover nader te informeren?

Antwoord 10
Zodra daar aanleiding toe is, wordt de Kamer geïnformeerd.

Vraag 11
Hoeveel vrachtwagens maakten vóór de afsluiting dagelijks gebruik van de Merwedebrug?

Antwoord 11
Voor de afsluiting reden er tussen de 7.000 en 8.000 vrachtauto's per dag per rijrichting over de brug.

Vraag 12
Welke extra verkeersdruk verwacht u op de alternatieve routes?

Antwoord 12
Omdat het alleen een afsluiting voor vrachtverkeer is, is de verwachting dat de totale extra verkeerdruk op alternatieve routes beperkt is. Een indicatie van de extra reistijd voor het vrachtvervoer als gevolg van het omrijden op rustige momenten is tot 30–45 minuten, wat tijdens drukke momenten kan oplopen naar 45–60 minuten.

Vraag 13
Welke gevolgen heeft de afsluiting voor de doorstroming op de A15, A16, A2 en overige omleidingsroutes?

Antwoord 13
Zie vraag 12. Als er al sprake is van extra verkeerdruk, is dat op de A16 (Moerdijkbrug) en de A2 en A59. Lokale alternatieven zijn beperkt vanwege het ontbreken van een rivierovergang.

Vraag 14
Welke gevolgen heeft de toegenomen drukte op de omleidingsroutes voor de aanrijtijden van hulpdiensten in de regio? Hoe wordt de bereikbaarheid van nooddiensten geborgd?

Antwoord 14
Minimaal, zie ook beantwoording vraag 12. Met nood- en hulpdiensten is hierover afstemming. Zij kunnen gebruik blijven maken van de Merwedebrug.

Vraag 15
Welke gevolgen heeft de afsluiting voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, nu door gelijktijdige beperkingen op onder meer de N3 en de A27 het aantal geschikte routes sterk afneemt? Hoe borgt u de veiligheid én de continuïteit van dit transport?

Antwoord 15
De geschatte extra reistijd voor vrachtverkeer als gevolg van het verbod van vrachtwagens op de Merwedebrug wordt ingeschat op rustige momenten op 30–45 minuten, tijdens drukke momenten kan dit oplopen tot 45 tot 60 minuten. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de verwachting dat dit helaas meer is, omdat – afhankelijk van de bestemming – de alternatieve verplichte routes beperkter zijn en er mogelijk verder omgereden moet worden.

Vraag 16
Is onderzocht welke gevolgen de afsluiting heeft voor de bereikbaarheid van bedrijven, havens, distributiecentra en industriële locaties in de regio?

Antwoord 16
Nee, de afweging is gemaakt op basis van veiligheid. De resultaten van het materiaalonderzoek waren onverwacht en dusdanig urgent dat onmiddellijke afsluiting voor vrachtverkeer onvermijdelijk was. Laat onverlet dat het duidelijk is dat impact voor bedrijven in de nabijheid van de brug het grootst is.

Vraag 17
Bent u bekend met signalen dat individuele transportbedrijven tienduizenden euro's per week of zelfs per dag extra kosten verwachten? Hoe beoordeelt u deze signalen?

Antwoord 17
De signalen zijn mij bekend. De afsluiting van de Merwedebrug is echter niet zonder reden. De resultaten van het materiaalonderzoek waren dusdanig dat er direct ingegrepen moest worden. Daarbij is gekozen voor een maatregel die ertoe leidt dat de constructieve veiligheid van de brug kan worden gewaarborgd en de andere weggebruikers, de hulpdiensten en het openbaar vervoer nog veilig gebruik kunnen blijven maken van de brug. Transportbedrijven kunnen een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie.

Vraag 18
Gaat u de economische schade voor ondernemers en de logistieke sector in kaart brengen?

Antwoord 18
In dit soort gevallen treedt de Regeling Nadeelcompensatie in werking. Partijen die schade lijden kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek om nadeelcompensatie indienen.

Vraag 19
Welke gevolgen verwacht u voor consumentenprijzen indien deze extra transportkosten langere tijd aanhouden?

Antwoord 19
Hierover kan ik geen uitspraken doen, omdat dit van heel veel factoren afhankelijk is.

Vraag 20
Deelt u de opvatting dat deze keer voorkomen moet worden dat compensatie voor ondernemers uitblijft, zoals dat volgens ondernemers het geval was na de afsluiting van 2016, waarbij de schade grotendeels werd afgedaan als ondernemersrisico? Op welke wijze zorgt u ervoor dat de bestaande regeling voor nadeelcompensatie ditmaal wel toereikend is voor de getroffen ondernemers?

Antwoord 20
Op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht bestaat er aanspraak op nadeelcompensatie voor zover er schade wordt geleden die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft. De «Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024» biedt een laagdrempelige toegang tot een beoordeling. Dat zal ook bij de huidige afsluiting het geval zijn.

Vraag 21
Bent u bereid ondernemers tegemoet te komen indien de afsluiting langdurig blijkt?

Antwoord 21
Ja. De «Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024» houdt rekening met de omstandigheden. Zo moet bij het bepalen van het normaal maatschappelijk risico worden betrokken of de afsluiting een normale of niet-normale maatregel is en ook of er sprake is van een langdurige maatregel. Een onafhankelijke commissie brengt hierover advies uit.

Vraag 22
Bent u bereid tijdelijk een uitzondering te maken op de kilometerheffing voor de extra omrijkilometers die rechtstreeks voortvloeien uit deze afsluiting?

Antwoord 22
Nee, de Wet vrachtwagenheffing biedt geen mogelijkheid voor een tijdelijke uitzondering van extra omrijkilometers. Eigenaren van vrachtwagens moeten per gereden kilometer betalen voor het gebruik van het heffingsnetwerk. Het heffingsnetwerk is vastgelegd in de wet. Verder zou een dergelijke uitzondering niet uitvoerbaar zijn. Ondernemers kunnen wel via Rijkswaterstaat een beroep doen op de wettelijk vastgelegde regeling voor Nadeelcompensatie. Overigens geldt in de periode van 1 september tot en met 31 december van dit jaar een tijdelijke verlaging van de tarieven van de vrachtwagenheffing met 22,3%. Daarmee komt het kabinet ondernemers tegemoet vanwege de hoge brandstofprijzen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten.

Vraag 23
Heeft Rijkswaterstaat onderzocht of gecontroleerd nachtelijk vrachtverkeer onder voorwaarden mogelijk zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23
Vanuit constructieve veiligheid dient de belasting op de brug te worden verminderd. Dit geldt voor zowel overdag als 's nachts. Personenauto's vormen door hun geringe gewicht ten opzichte van vrachtwagens maar een klein percentage van de belasting op de brug door het wegverkeer. Vrachtwagens veroorzaken het grootste gedeelte van de belasting. In de nacht neemt de belasting op de brug door minder personenverkeer maar weinig af. Het toelaten van vrachtverkeer tijdens de nacht zal waarschijnlijk leiden tot meer vrachtverkeer en dus een hogere belasting. Een belasting die voor deze brug op dit moment volgens de berekeningen niet toelaatbaar is.

Vraag 24
Hoe beoordeelt u de kritiek dat de informatievoorziening en bewegwijzering in de eerste dagen onvoldoende waren?

Antwoord 24
De resultaten van het materiaalonderzoek waren onverwacht en dusdanig urgent dat onmiddellijke afsluiting voor vrachtverkeer onvermijdelijk was. De informatie over de afsluiting voor vrachtverkeer en touringcars is zo snel als mogelijk naar buiten gecommuniceerd. Het kost inderdaad enige tijd om de bebording en bewegwijzering goed op orde te krijgen. Deze is afgelopen week samen met de politie nagelopen en verder versterkt. Regelmatig wordt dit nog gecontroleerd en bezien of verdere aanpassingen noodzakelijk zijn.

Vraag 25
Welke maatregelen neemt u om sluipverkeer door dorpen en woonkernen te voorkomen?

Antwoord 25
Zie vraag 13. Omdat er plaatselijk weinig alternatieven zijn om de rivier over te steken is de verwachting dat er weinig lokaal sluipverkeer zal zijn.

Vraag 26
Welke gevolgen verwacht u van de gelijktijdige werkzaamheden aan de Papendrechtse brug, de Algerabrug en de afsluiting van de Merwedebrug voor de bereikbaarheid van Zuidwest-Nederland?

Antwoord 26
Zie ook de beantwoording van vraag 14. De gecombineerde afsluiting van de Papendrechtse en Algerabrug laat tot nu toe nog weinig effect zien op de bereikbaarheid van Zuidwest-Nederland als geheel. De verwachting op voorhand was dat de afsluiting van de Papendrechtsebrug circa 30 minuten vertraging oplevert. Aangezien de afsluiting van de Merwedebrug alleen effect heeft op het vrachtverkeer, heeft dit daarom geen aanvullend effect voor het gehele verkeersbeeld. Hierbij moet worden aangetekend dat dit beeld is opgebouwd in de relatieve rustige vakantieperiode.

Vraag 27
Waarom is de vervanging van de Merwedebrug niet eerder gerealiseerd, terwijl al langer bekend was dat vervanging noodzakelijk was?

Antwoord 27
Tijdens de vorige tijdelijke afsluiting van de Merwedebrug in het najaar van 2016 werkte IenW al volop aan de planuitwerking voor de verbreding van de A27 tussen Houten en het knooppunt Hooipolder, inclusief de vervanging van onder andere de Merwedebrug. In 2020 is het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder onherroepelijk geworden. Vervolgens vond tijdens en na de Covid-periode de voorbereiding van de realisatie plaats en zijn begin 2023 de reguliere onderdelen gegund. Voor de complexe en risicovolle onderdelen, waaronder de Merwedebrug, eerst een ontwerpfase plaats door de aannemer en RWS.
Over de voortgang van de A27 Houten – Hooipolder is uw Kamer regelmatig geïnformeerd. Zo is in de MIRT-brief najaar 2024[1] gemeld dat het programma te maken heeft met aanzienlijk hogere kosten dan eerder was voorzien. Oorzaken hiervan betreffen prijsstijgingen, huidige marktspanning, een te lage initiële raming en voortschrijdend inzichten (onder andere onderschatting complexiteit en een slechtere staat van het areaal). 11 mei jl.[2] is aan uw Kamer geïnformeerd dat de ontwerpfase van de Merwedebrug West is afgerond. Dit heeft geleid tot het definitief opdragen van de uitvoeringswerkzaamheden waarmee het project formeel is overgegaan in de realisatiefase.

Vraag 28
Kan de bouw van de nieuwe Merwedebrug worden versneld nu de bestaande brug is afgesloten? Welke gevolgen heeft de eerdere fasering en versobering van het project A27 Houten-Hooipolder voor de duur van de huidige situatie?

Antwoord 28
De bestaande brug is enkel afgesloten voor vrachtverkeer, het andere verkeer blijft gewoon gebruik maken van de Merwedebrug.
In de huidige planning voor de bouw van de nieuwe Merwedebrug is reeds fors ingezet op slimme bouwfasering om met name de eerste (westelijke) brug zo snel mogelijk beschikbaar te hebben ter vervanging van de huidige brug. Deze planning resulteert naar verwachting in een openstelling van de nieuwe Merwedebrug West in 2031[3].
De bouw van de nieuwe brug is complex. Zeker ook omdat de nieuwe brug op korte afstand wordt gebouwd van de bestaande brug. De bouwwerkzaamheden kunnen namelijk van invloed zijn op de huidige brug (zettingen, trillingen).
Voorkomen moet worden dat de bestaande brug door de werkzaamheden beschadigd raakt. De recent bekend geworden slechtere staat van de huidige brug, vergroot de bouwcomplexiteit en legt daarmee extra druk op de bouwplanning. Zo mag ook het bouwverkeer voor de bouw van de nieuwe Merwedebrug geen gebruik maken van de bestaande brug. Dit heeft consequenties voor de bouwlogistiek. De impact wordt op dit moment onderzocht. Een verdere versnelling van de bouw ligt hiermee niet voor de hand.

Vraag 29
Welke onderhoudswerkzaamheden zijn de afgelopen tien jaar aan de Merwedebrug uitgevoerd?

Antwoord 29
De Merwedebrug heeft het einde van de technische levensduur bereikt. De onderhoudsopgave wordt dan groter en onvoorspelbaarder. De brug wordt regelmatig geïnspecteerd en daarbij geldt voor een aantal onderdelen in een verhoogd inspectieregime. De inspecties vormen de basis voor het onderhoud aan de brug. Het onderhoud betrof de afgelopen jaren zowel de verhardingen (deklagen en onderlagen) als de constructie zelf. Denk daarbij

[1] Zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 16
[2] Zie ook Kamerstuk 36 800 A, nr. 61
[3] Zie ook Kamerstuk 36 800 A, nr. 61

aan: reparatie en vervanging van de voegovergangen, herstel van scheuren en het verwijderen van corrosie (met name op het beweegbare deel). Ook het vervangen van de opleggingen en het conserveren van de hangerkabels is in de afgelopen periode nodig geweest om de brug beschikbaar en veilig te houden.

Vraag 30
Welke lessen zijn getrokken uit de afsluiting van de Merwedebrug in 2016 en waarom hebben deze niet kunnen voorkomen dat opnieuw een langdurige afsluiting noodzakelijk is?

Antwoord 30
Bij de huidige afsluiting van de brug zijn de rapporten en aanbevelingen van de afsluiting in 2016 bij de hand genomen. Ook toen werd de brug voor verkeer zwaarder dan 3,5 ton afgesloten. De aanbevelingen hadden met name betrekking op een betere betrokkenheid van medeoverheden en andere belangrijke partijen, wat nu ook zorgvuldiger is gedaan. De aanleiding voor de afsluiting was echter verschillend: toen was er sprake van vermoeiing van de verbindingen in de brug en daar zijn ook passende maatregelen op getroffen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van verstevigingen en verscherpte inspecties, zie ook beantwoording vraag 29. Het onderzoek heeft uitgewezen dat het staal van de brug een andere kwaliteit heeft dan mocht worden aangenomen.

Vraag 31
Hoeveel bruggen, tunnels, sluizen en viaducten in beheer van het Rijk bevinden zich momenteel in een staat waarbij aanvullende beperkingen of onverwachte afsluitingen niet kunnen worden uitgesloten?

Antwoord 31
Jaarlijks publiceren Rijkswaterstaat en ProRail rapportages over de technische staat van de infrastructuur in Nederland. Op 8 december 2025 zijn de meest recente rapportages met de Kamer gedeeld.[4] De eerstvolgende Staat van de Infrastructuur wordt dit najaar gepubliceerd.
In de RWS-rapportage wordt ook gerapporteerd over kunstwerken die in een zodanige slechte staat verkeren dat gebruiksbeperkingen zijn opgelegd en/of die onder een verhoogd inspectieregime staan. In de meest recente rapportage gaat het om respectievelijk 80 objecten met een gebruiksbeperking en 104 objecten die onder een verhoogd inspectieregime staan.5 In de beleidsbrief van 24 april jl. is aangekondigd dat als we niets doen, het de verwachting is dat dit aantal in 2030 verdubbeld is. RWS stelt verschillende maatregelen in om de veiligheid op deze kunstwerken te waarborgen. Tegelijkertijd zijn de beschikbare middelen in het Deltafonds en Mobiliteitsfonds en de beschikbare capaciteit helaas niet toereikend om alle opgaven en (nieuwe) ambities te bekostigen en uit te kunnen voeren. Dat betekent onvermijdelijk dat we scherpe keuzes moeten maken. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Over het afweegproces om te komen tot een prioritering is de Kamer van 19 juni jl. geïnformeerd.

Vraag 32
Bij hoeveel rijkskunstwerken is momenteel sprake van uitgesteld onderhoud?

Antwoord 32
Jaarlijks publiceren Rijkswaterstaat en ProRail rapportages over de technische staat van de infrastructuur in Nederland. Daarin wordt onder meer inzicht geboden in de locaties waar onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld en waarvoor op peildatum juli 2025 nog geen uitvoering is gepland in de periode 2026–2028. Voor RWS gaat het in totaal om 136 objecten per peildatum juli 2025. Dit is overigens een momentopname; de situatie kan gedurende het jaar wijzigen.

[4] Zie ook Kamerstuk 36 800 A, nr. 9

Vraag 33
Welk bedrag is volgens u nodig om de huidige onderhoudsachterstand van Rijkswaterstaat volledig weg te werken?

Antwoord 33
De Algemene Rekenkamer heeft in haar verantwoordingsonderzoek over 2024 het tekort voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de netwerken van Rijkswaterstaat geraamd op € 34,5 miljard voor de periode tot en met 2038[5]. Het betreft de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem.

Vraag 34
Acht u de huidige onderhoudsbudgetten voldoende om de veiligheid, betrouwbaarheid en economische functie van de Nederlandse infrastructuur structureel te waarborgen? Zo ja, waaruit blijkt dat?

Antwoord 34
De middelen die beschikbaar zijn in het Deltafonds en Mobiliteitsfonds zijn niet toereikend om alle opgaven en (nieuwe) ambities op het gebied van infrastructuur te bekostigen. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Dat betekent onvermijdelijk dat we scherpe keuzes moeten maken. Op 16 maart jl.[6] is de Kamer geïnformeerd over de grote opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds en de noodzaak om scherpe keuzes te maken; enerzijds wat we moeten en willen en anderzijds wat we kunnen met het geld dat we hebben. Over het afweegproces om te komen tot een prioritering is de Kamer op 19 juni jl.[7] geïnformeerd.

Vraag 35
Bent u bereid de Kamer vóór de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat een integraal overzicht te sturen van:
1. de technische staat van alle bruggen, tunnels, sluizen en viaducten in beheer van het Rijk;
2. de omvang van de onderhoudsachterstand;
3. de benodigde investeringen om deze achterstand weg te werken;
4. de objecten waarvoor de komende vijf jaar verkeersbeperkingen of afsluitingen worden voorzien;
5. de economische gevolgen indien deze investeringen uitblijven?

Antwoord 35
Zie beantwoording van vraag 31, 32, 33 en 34.

Vraag 36
Deelt u de opvatting dat het steeds vaker onverwacht moeten afsluiten van bruggen, viaducten en andere vitale infrastructuur erop wijst dat Nederland te lang heeft geleund op uitgesteld onderhoud? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 36
Ja, daarom ben ik samen met de Staatssecretaris van I&W bezig met het proces rondom het afweegkader, om de basis van onze netwerken weer op orde te brengen. Daarvoor is het noodzakelijk om samen met uw Kamer scherpe keuzes te maken en te prioriteren wat nu nodig is, wat later kan en wat we niet meer doen. Zie ook beantwoording van vraag 31, 32, 33 en 24.

---

[5] Kamerstuk 36 740 XII, nr. 2

[6] Op 16 maart jl., binnen een maand na het aantreden van dit kabinet, is de Kamer geïnformeerd over de grote opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds en de noodzaak om scherpe keuzes te maken: enerzijds wat we moeten en willen en anderzijds wat we kunnen met het geld dat we hebben. [1]

[7] Zie ook 36 800 XII, nr. 39