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

2704

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht: «Merwedebrug dicht voor vrachtwagens, brugconstructie niet veilig»* (ingezonden 20 juli 2026).

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

Vraag 1
Kunt u de Kamer een actueel overzicht geven van alle rijkskunstwerken waarvan de veiligheid (mogelijk) onder druk staat?

Antwoord 1
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[1]. 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.[2]
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).

[1] Kamerstuk 36 800 A, nr. 9
[2] het gaat daarbij om een momentopname met peildatum juli 2025.

ah-tk-20252026-2704
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 2
Hoeveel bruggen verkeren in een vergelijkbare situatie als de Merwedebrug?[3]

Antwoord 2
Zie beantwoording vraag 1. In juli 2025 waren er 80 kunstwerken (waarvan 72 bruggen en viaducten) met (gewichts- of doorvaart)beperkingen voor de Rijkswegen en de Rijksvaarwegen. In de beleidsbrief van 24 april jl. is aan de Kamer daarbij onder meer aangekondigd dat als we niets doen, het de verwachting is dat dit aantal in 2030 verdubbeld is. Het kabinet heeft zich als doel gesteld om de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken.
In het afweegproces[4] vormen constructieve en waterveiligheid het vertrekpunt voor de verdere prioritering van de instandhoudingsopgaven en de ontwikkelingsopgaven binnen het MIRT.

Vraag 3
Is het geld dat van nieuwe aanleg naar onderhoud is verschoven voldoende om alle noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren?

Antwoord 3
Nee, ondanks de schuif van middelen van aanleg naar instandhouding en de investeringen van het huidige en vorige kabinetten zijn de beschikbare middelen in het Deltafonds en Mobiliteitsfonds helaas niet toereikend om alle opgaven en (nieuwe) ambities te bekostigen. In totaal is er sprake van een tekort van € 80 miljard tot 2040. Het kabinet heeft zich als doel gesteld om de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken. Daarin zijn scherpe, maar noodzakelijke keuzes nodig. Over het afweegproces is de Kamer op 19 juni jl. geïnformeerd.

Vraag 4
Heeft u volledig en voldoende inzicht in de technische staat van alle rijksbruggen en -viaducten? Zo nee, hoe gaat u dit verbeteren?

Antwoord 4
Naast de objecten die al onder een verhoogd inspectieregime staan, worden alle kunstwerken periodiek geïnspecteerd (regulier inspectieprogramma) en er vinden tijdens regulier onderhoud schouwen plaats. Indien nodig worden aanvullende technische inspecties en herberekeningen uitgevoerd. Dit inspectieprogramma van Rijkswaterstaat voldoet aan gangbare eisen die gesteld worden aan een inspectieprogramma en is zeer vergelijkbaar met inspectieprogramma's van andere beheerders. Volledigheid is niet te garanderen, maar door het uitvoeren van het inspectieprogramma is er voldoende inzicht in de staat van het areaal.

Vraag 5
Hoeveel bruggen en viaducten worden op dit moment extra gecontroleerd vanwege mogelijke veiligheidsproblemen?

Antwoord 5
Zie beantwoording vraag 2. In de jaarlijkse rapportage over de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat is aangegeven dat er 104 objecten zijn die onder een verhoogd inspectieregime staan, waarvan 72 bruggen en viaducten.

Vraag 6
Kunt u uitsluiten dat de komende jaren meer bruggen onverwacht moeten worden afgesloten of beperkt?

---

[3] Algemeen Dagblad, 18 juli 2026, Merwedebrug dicht voor vrachtwagens, brugconstructie niet veilig: «Impact is enorm» | Nieuws | AD.nl
[4] zie ook Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39

Antwoord 6
Nee, zie beantwoording vraag 2 en 4.

Vraag 7
Welke economische schade ontstaat als belangrijke bruggen tijdelijk dicht moeten voor vrachtverkeer of ander verkeer?

Antwoord 7
De economische schade hangt af van vele factoren, zoals de beschikbaarheid van economische alternatieven, de waarde van de getroffen economische activiteiten, etc. Reistijdverlies is een belangrijke indicator waarover jaarlijks wordt gerapporteerd, zie daarvoor de rapportage rijkswegennet 2025.[5] Daarnaast heeft het Kennisinstituut Mobiliteit van IenW 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[6]. Een meer gedetailleerd inzicht van de economische schade als gevolg van de andere gevraagde factoren valt niet te geven.

Vraag 8
Is er genoeg personeel en capaciteit bij Rijkswaterstaat en bouwbedrijven om alle noodzakelijke onderhouds- en vervangingsprojecten op tijd uit te voeren?

Antwoord 8
De instandhoudingsopgave is groter dan de beschikbare capaciteit bij Rijkswaterstaat en aannemers. Zoals in het meerjarenplan instandhouding 1 juli 2025 is gemeld ziet Rijkswaterstaat kansen om de productie verder te verhogen.[7]
De middelen die beschikbaar zijn in het Deltafonds en Mobiliteitsfonds en de beschikbare capaciteit in de uitvoering en markt (door onder andere schaarse arbeidskrachten) zijn helaas niet toereikend om alle opgaven en (nieuwe) ambities op het gebied van infrastructuur te bekostigen en uit te voeren. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Dat betekent onvermijdelijk dat we scherpe keuzes moeten maken. Op 16 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over de grote opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds en de noodzaak om die 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 van 19 juni jl. geïnformeerd.

Vraag 9
Welke maatregelen zijn noodzakelijk (conform moties Heutink) om sneller, makkelijker en goedkoper te kunnen aanbesteden om te zorgen dat we sneller meters kunnen maken?[8]

Antwoord 9
Rijkswaterstaat werkt met een portfolioaanpak waarmee gelijksoortige objecten gebundeld naar de markt worden gebracht. Hiermee wordt het aantal aanbestedingen verminderd (makkelijker), worden tenderkosten en planvoorbereidingskosten bespaard (goedkoper) en worden leren en innoveren tijdens de looptijd van het portfolio gestimuleerd (beter). Rijkswaterstaat maakt zoveel mogelijk gebruik van de mogelijkheden die de aanbestedingswet biedt en werkt met de best passende contractvormen om de samenwerking met de markt en daarmee het tempo in de uitvoering hoog te houden. Mogelijk biedt de herziening van de Europese aanbestedingsregels hiervoor aanvullende aanknopingspunten.

---

[5] Rapportage Rijkswegennet 2025
[6] Mobiliteitsbeeld 2023 | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
[7] zie ook Kamerstuk 29 385, nr. 143
[8] Kamerstuk 36 600 A, nr. 27–28

Vraag 10
Waarom beschikt de Kamer nog altijd niet over een openbaar overzicht van de technische staat en de risico's van alle rijksbruggen, zodat zij samen met u kan beoordelen waar de grootste veiligheids- en bereikbaarheidsrisico's liggen?

Antwoord 10
Jaarlijks publiceren Rijkswaterstaat en ProRail rapportages over de technische staat van de infrastructuur in Nederland. Dit wordt ook altijd aan de Kamer toegezonden.

Vraag 11
Gaat het kabinet nu eindelijk zorgen dat onze infrastructuur niet nog verder achteruit holt en eens flink investeren in infrastructuur?

Antwoord 11
Ja, dat is wat we aan het doen zijn met de basis weer op orde brengen. Hierover is de Kamer 19 juni jl. geïnformeerd[9].

Vraag 12
Bent u bereid bovenstaande vragen binnen 14 dagen te beantwoorden?

Antwoord 12
De beantwoording is zo snel als mogelijk aan uw Kamer gezonden. Helaas is dit niet binnen de gevraagde 14 dagen gelukt.

[9] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39