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

2705

Vragen van het lid **Goudzwaard** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Rijkswaterstaat stopt met asfalteren in Noord-Nederland, want het geld is op: radicaal besluit leidt tot geschokte reacties»* (ingezonden 17 juni 2026).

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

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel *«Rijkswaterstaat stopt met asfalteren in Noord-Nederland, want het geld is op: radicaal besluit leidt tot geschokte reacties»*?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Was u vooraf op de hoogte van deze onderhoudsstop? Zo ja, waarom is niet eerder ingegrepen om reeds geplande werkzaamheden te voltooien?

Antwoord 2
Ja, de tekorten op de instandhoudingsopgave maken onderdeel uit van de grote financiële opgave op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarover is de Tweede Kamer op 16 maart jl. geïnformeerd. Voor exploitatie en onderhoud moet Rijkswaterstaat scherpe keuzes maken en werkzaamheden in tijd naar achteren schuiven om binnen de financiële kaders te blijven voor 2026–2030. Het voorlopig stopzetten van de aanbesteding van het groot onderhoud aan wegen in Groningen, Friesland en Drenthe in de jaren 2027–2028 is hier een concreet voorbeeld van.
Het gaat hierbij om niet-acuut noodzakelijk onderhoud waarbij de veiligheid en bereikbaarheid ook bij uitstel niet direct in het geding zijn. Het leidt daarbij ook niet tot snelheidsbeperkende maatregelen of afsluitingen. Waar nodig worden aanvullende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te blijven waarborgen.

[1] De Telegraaf, 10 juni 2026, Rijkswaterstaat stopt met asfalteren in Noord-Nederland, want het geld is op: radicaal besluit leidt tot geschokte reacties | De Telegraaf

ah-tk-20252026-2705
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Het verschuiven van werkzaamheden binnen de programmering is op zichzelf niet nieuw en maakt deel uit van de reguliere uitvoeringspraktijk van Rijkswaterstaat. Werkzaamheden kunnen bijvoorbeeld worden verschoven omdat zij gecombineerd kunnen worden met andere projecten, vanwege beperkingen in de beschikbare uitvoeringscapaciteit of vanwege de beschikbare financiële middelen.
In de brief van 16 maart jl. is tevens geconcludeerd dat de grote financiële opgaven op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds het noodzakelijk maakt om over de volle breedte van de opgaven, het MIRT en de fondsen te prioriteren (Kamerstuk 36 800 A, nr. 39). De uitgestelde werkzaamheden worden meegenomen in deze grote prioritering, waarvoor in de brief van 19 juni jl. het afweegkader is gedeeld. Aan de hand hiervan zal middels een transparant proces, in afstemming met de Kamer en de regio's worden geprioriteerd, waarmee de basis van onze infrastructuur de komende jaren weer op orde wordt gebracht.

Vraag 3
Was u op de hoogte van het feit dat om dezelfde reden eerder ook al werkzaamheden in de regio zijn geschrapt, zoals in het artikel te lezen is?

Antwoord 3
Naast het uitstellen van onderhoudswerkzaamheden in Noord-Nederland zijn geen andere projecten in die regio om dezelfde reden uitgesteld. Wel is eerder dit jaar besloten het geplande groot onderhoud aan de A12 naar een later moment te verschuiven.

Vraag 4
Was het de bedoeling dat ook projecten die zich zo dicht bij de uitvoeringsfase bevinden (binnen twee jaar) opnieuw zouden worden beoordeeld, aangezien Rijkswaterstaat meldt dat deze projecten ook worden meegenomen in de herprioritering?

Antwoord 4
Om binnen de financiële kaders voor de periode 2026–2030 te blijven, moet Rijkswaterstaat scherpe keuzes maken in de programmering van werkzaamheden. Omdat dit geen lopend project is, er sprake is van niet-acuut noodzakelijk onderhoud en de veiligheid en bereikbaarheid niet in het geding zijn, is ervoor gekozen de aanbesteding van de preventieve onderhoudswerkzaamheden die voor 2027 en 2028 waren voorzien, niet voort te zetten.

Vraag 5
Vindt u het evenwichtig dat de onderhoudsstop aan het wegennet disproportioneel het noorden treft, een regio waar minder openbaar vervoer beschikbaar is?

Antwoord 5
Rijkswaterstaat moet prioriteiten stellen, om binnen de financiële kaders voor 2026–2030 te blijven. Daarom wordt kritisch gekeken naar al het werk wat nog niet verplicht is en wordt continu de vraag gesteld: moet dit werk echt nu of kan dit ook later? Deze vraag speelt ook in andere delen van het land. Op basis van het afweegkader zullen alle werkzaamheden worden getoetst aan de met de Tweede Kamer besproken criteria. Noodzakelijk acuut onderhoud wordt overigens overal in het land wel uitgevoerd, zodat de veiligheid en bereikbaarheid op het Hoofdwegennet (HWN) geborgd blijven. Tegelijkertijd wordt er ook in Noord-Nederland dit jaar, net als vorig jaar, veel groot onderhoud aan de wegen uitgevoerd.

Vraag 6
Zo nee, hoe verklaart u dat deze onderhoudsstop zich zo concentreert in dit deel van het land?

Antwoord 6
Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7
Wat is de economische impact van de onderhoudsstop op de economie van Noord-Nederland en op het handelsverkeer?

Antwoord 7
Het voorlopig stopzetten van de aanbesteding van het groot onderhoud aan wegen in Groningen, Friesland en Drenthe in de jaren 2027–2028 heeft geen effect op de verkeersveiligheid en de beschikbaarheid van het netwerk voor economisch verkeer.
Rijkswaterstaat blijft vanzelfsprekend de noodzakelijke maatregelen treffen om de veiligheid en bereikbaarheid te garanderen. Voor de lange termijn zullen via toetsing aan het afweegkader nog prioriteiten moeten worden gesteld.

Vraag 8
Wat betekent deze onderhoudsstop in Noord-Nederland voor het goederenvervoer richting Noord-Duitsland en Denemarken?

Antwoord 8
Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 9
Hoe rijmt u de hoge opbrengsten uit belastingen en heffingen voor weggebruikers, zoals de motorrijtuigenbelasting, accijnzen en andere heffingen, met het beperkte budget voor het meest basale onderhoud?

Antwoord 9
De belastingen gaan naar de Algemene middelen. De overheid zet deze middelen vervolgens in voor collectieve voorzieningen in Nederland, waaronder de infrastructuur. Met deze middelen wordt jaarlijks onder andere fors geïnvesteerd in de Nederlandse infrastructuur via het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Zo investeert het kabinet incidenteel € 7 miljard en structureel € 0,5 miljard extra in onder andere instandhouding. Mede daardoor beschikt Nederland over een sterk en goed functionerend netwerk van wegen, vaarwegen, bruggen, tunnels en waterwerken. Tegelijkertijd bereikt een groot deel van deze infrastructuur, die in de jaren zestig en zeventig is aangelegd, het einde van de technische levensduur. Om de infrastructuur ook in de toekomst veilig, betrouwbaar en beschikbaar te houden, zijn daarom extra investeringen in instandhouding nodig. Daarnaast is het nodig om te prioriteren.

Vraag 10
Is het te verwachten dat dergelijke onderhoudsstops zich ook zullen voordoen in Oost-, Zuid-, West- of Midden-Nederland?

Antwoord 10
Op basis van de aangekondigde brede prioritering wordt vastgesteld hoe de programmering voor de komende jaren eruit komt te zien. Met deze prioritering willen we de basis van onze infrastructuur weer op orde te brengen en beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk inzetten.
De veiligheid is door het uitstellen van het onderhoud niet in het geding en er is daarom geen sprake van snelheidsverlagende maatregelen en afsluitingen. Daar waar de veiligheid wel in het geding is neemt Rijkswaterstaat altijd de noodzakelijke maatregelen. De werkzaamheden die in uitvoering zijn gaan gewoon door.

Vraag 11
Heeft u zicht op de onderhoudsopgave bij provincies, aangezien N-wegen ook deel uitmaken van deze onderhoudsstop? Zo ja, kan u deze toelichten?

Antwoord 11
De onderhoudsopgave van provincies en gemeenten valt onder hun eigen verantwoordelijkheid. Ook zij staan voor aanzienlijke uitdagingen op het gebied van beheer en onderhoud en vernieuwing. Ik blijf daarom goed met provincies en gemeenten in gesprek, mede ook omdat de uitkomsten van de prioritering gevolgen zullen hebben voor hun netwerken. Deze gesprekken zal

ik blijven voeren, onder meer bij bestuurlijke overleggen MIRT die in het najaar van 2026 plaatsvinden.
Daarnaast stemmen Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten de planning en uitvoering van werkzaamheden op hoofd- en onderliggende netwerken zoveel mogelijk op elkaar af, zodat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft en hinder voor gebruikers wordt beperkt.

Vraag 12
In hoeverre speelt bij provincies een vergelijkbaar tekort voor de onderhoudsopgave als bij het Rijk?

Antwoord 12
Zie het antwoord op vraag 11.

Vraag 13
Welke impact heeft deze onderhoudsstop op het aankomende afwegingskader voor de prioritering van infrastructuurprojecten?

Antwoord 13
Binnen de huidige financiële kaders is het noodzakelijk om onderhoudsmaatregelen zorgvuldig te prioriteren en waar nodig te faseren. Het geheel aan exploitatie en onderhoud inclusief uitgestelde werkzaamheden wordt meegenomen in deze prioritering op basis van het met de Tweede Kamer besproken afweegkader. In september zal ik de Kamer informeren over de uitwerking van het afweegkader. Deze uitwerking zal vervolgens met de Kamer en de regio's worden besproken. De keuzes die hieruit voortvloeien worden in de Voorjaarsnota 2027 verwerkt.

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid De Hoop (PRO), ingezonden 11 juni 2026 (vraagnummer 2026Z12774)