

2025Z21615 (ingezonden 10 december 2025)

Vragen van het lid Van Duijvenvoorde (FvD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over achterstallig onderhoud van onze kritieke infrastructuur.

Vraag 1:

Bent u bekend met het artikel in het Algemeen Dagblad waaruit blijkt - op basis van informatie van Rijkswaterstaat en ProRail - dat er sprake is van circa 54 miljard euro aan achterstallig onderhoud aan onder meer bruggen, wegen, tunnels, sluizen en spoorlijnen?

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Onderschrijft u de analyse dat de huidige onderhoudsachterstand is opgelopen tot circa 54 miljard euro?

Antwoord 2:

Het genoemde bedrag wordt niet herkend als de omvang van de huidige onderhoudsachterstand, maar als het verschil tussen de budgetbehoefte en het beschikbare budget voor Rijkswaterstaat en ProRail in de periode 2024 t/m 2038. Voor Rijkswaterstaat (RWS) gaat het daarbij om een verschil van circa € 34,5 miljard voor de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem, zoals vastgesteld door de Algemene Rekenkamer (ARK)¹. Voor ProRail bedraagt het verschil tussen de budgetbehoefte en het begrotingsartikel voor de instandhouding van het spoor circa € 1,8 miljard. In een brief aan de Kamer van afgelopen zomer² met het bijgewerkte beeld van de financiële opgaven is aangegeven dat de totale financiële opgaven op het Mobiliteitsfonds optellen tot een veel groter bedrag. Zo is er onder meer ca. € 18 mld. nodig voor belangrijke opgaven zoals de invoering van ERTMS, het herstel en de inbeheername van de HSL, het onderhoud van de Nedersaksenlijn en TEN-T. Deze bedragen zijn nog niet formeel gevalideerd. Gezamenlijk met de door de ARK-gevalideerde bedragen is dit te relateren aan het in het artikel genoemde tekort van € 54 miljard.

Het tekort vormt op zichzelf (nog) geen onderhoudsachterstand, maar kan er wel toe leiden. Bij RWS is hiervan inmiddels sprake. Uit de Instandhoudingsbijlage van het Jaarverslag Mobiliteitsfonds blijkt dat de omvang van het uitgesteld onderhoud voor Rijkswaterstaat (Exploitatie en Onderhoud) in 2024 € 2,16 miljard bedraagt. Voor ProRail is er momenteel, met uitzondering van enkele locaties op de Havenspoorlijn, geen sprake van een onderhoudsachterstand op het gebied van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (in de zin van vervanging).

Vraag 3:

Kunt u inzichtelijk maken welke objecten - zoals bruggen, tunnels, sluizen, sporen, wegen - momenteel in een staat verkeren die acuut of middellang onderhoud vereist, inclusief veiligheidsrisico, resterende levensduur en kostenraming?

Antwoord 3:

Op 8 december jl. zijn de rapportages over de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail met de Kamer gedeeld³. In deze rapportages wordt per netwerk inzicht gegeven in de resterende levensduur en veiligheidsrisico's. Kostenramingen worden i.v.m. marktgevoelige informatie niet openbaar gemaakt.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 740-A, nr. 2

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 600-A, nr. 64, [Bijlage 1207751](#)

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 36 800-A, nr. 9

In de RWS-rapportage wordt door middel van het kaartmateriaal een overzicht gegeven van de infrastructuur waar beperkingen voor het weg- en scheepvaartverkeer zijn ingesteld, grootschalig onderhoud en vernieuwing is gepland, onderhoud is uitgesteld of waar een verhoogd inspectieregime van kracht is.

Specifieke informatie over aan te pakken objecten bij ProRail is te vinden op de website www.spoorwerkeninmijnbuurt.nl⁴. Hierop is te zien waar en wanneer er aan het spoor wordt gewerkt, en welke werkzaamheden er plaatsvinden. Deze informatie is beschikbaar vanaf één jaar terug tot één jaar vooruit vanaf het moment waarop de website wordt bezocht. Een verdere vooruitblik is te vinden in het jaarlijks geactualiseerde Masterplan ProRail⁵. Mede op basis van de staat van de infrastructuur ziet ProRail de komende tien tot vijftien jaar een stijging in de opgave voor vooral (beweegbare) bruggen, bovenleiding systemen, tunneltechnische installaties en beveiligingssystemen (samenhang met ERTMS-programma). Deze vervangingsopgave is in het Masterplan ProRail opgenomen.

Vraag 4:

Kunt u dit overzicht zo spoedig mogelijk opstellen en delen met de Tweede Kamer?

Antwoord 4:

Dit overzicht is op 8 december jl. gedeeld met de Kamer door middel van de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail.

Vraag 5:

Welke oorzaken hebben volgens u ertoe geleid dat onderhoud jarenlang onvoldoende is uitgevoerd?

Antwoord 5:

Aan het oplopen van het uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat liggen meerdere oorzaken ten grondslag. Veel infrastructuur die aan het eind van de jaren '50 en '60 is gebouwd, is aan vervanging toe en slijt sneller door intensiever gebruik en toename van zwaar verkeer. Daarnaast worden er vanuit klimaat, duurzaamheid en weerbaarheid nieuwe eisen gesteld aan de infrastructuur. Ook spelen wijzigende marktomstandigheden, onvoorziene gebeurtenissen die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt, een beperkte beschikbaarheid van capaciteit bij Rijkswaterstaat en marktpartijen, evenals een tekort aan beschikbare middelen een belangrijke rol.

Op dit moment is er voor ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen achterstand op de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing.

Vraag 6:

Gelet op het feit dat deze week bekend is geworden dat er - vanwege financiële meevallers bij verschillende ministeries - circa 700 miljoen euro extra wordt overgemaakt aan Oekraïne: acht u het dan niet verstandiger om dit belastinggeld in te zetten voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan de Nederlandse infrastructuur, zodat Nederlands belastinggeld direct ten goede komt aan Nederland?

Antwoord 6:

Het kabinet maakt hierin een andere afweging en erkent de wens van de Tweede Kamer om snel extra militaire steun aan Oekraïne te leveren. Voor een verdere toelichting over de invulling van de motie van de

⁴ <https://spoorwerkeninmijnbuurt.prorail.nl/viewer/Index.html?viewer=Omwonenden>

⁵ <https://www.prorail.nl/nieuws/samen-sturen-op-een-uitvoerbaar-spoor>

Tweede Kamer voor militaire steun aan Oekraïne en de reden waarom dit kabinet de wens van de Tweede Kamer erkent, verwijst ik naar de Kamerbrief van 8 december 2025⁶.

Vraag 7:

Deelt u de mening dat de overheid de komende jaren minder royaal om dient te gaan met belastinggeld bij uitgaven die niet direct het Nederlands belang dienen - zoals diversiteitssubsidies en ontwikkelingshulp - om zo financiële ruimte te creëren voor het dichten van de onderhoudsachterstand?

Antwoord 7:

Het is aan een nieuw kabinet om de integrale weging te maken tussen verschillende beleidswensen en opgaven binnen de Rijksbegroting waaronder de opgave voor het beheer en onderhoud van onze hoofdwegen, hoofdvaarwegen, hoofdwatersysteem en ons spoorwegennetwerk.

⁶ [Invulling motie militaire steun Oekraïne | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)