

Strategische Keuzes Bereikbaarheid

commissiedebat dd. 23 juni 2026



Inbreng Interprovinciaal Overleg, Metropoolregio
Rotterdam Den Haag en Metropoolregio Amsterdam

Op 23 juni komt uw Kamer bijeen tijdens het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid. In dit position paper wijzen wij u op de cruciale keuzes waarvoor het kabinet staat als het gaat om de huidige en toekomstige bereikbaarheid van Nederland, en benadrukken wij dat een afweegkader de problematiek *niet* oplost. Prioriteren binnen een krimp budget bepaalt hooguit welke regio's en sectoren als eerste vastlopen. Het haalt ons niet uit de neerwaartse spiraal. Integendeel: uitstel leidt tot nóg hogere herstelkosten, schadeclaims en onveilige situaties. Het is daarom belangrijk dat er meer aandacht komt voor alternatieve bekostiging.

1. Prioriteren binnen een krimp budget bepaalt welke regio's en sectoren als eerste vastlopen, maar keert de neerwaartse spiraal niet.

Het kabinet erkent zelf dat Nederland voor de grootste instandhoudingsopgave ooit staat. Provincies en gemeenten waarschuwen voor een bereikbaarheidsinfarct. Het is begrijpelijk dat het kabinet kiest voor ordening: prioriteren, afwegen, draagvlak zoeken. Maar de feiten en cijfers spreken voor zich:

- Tachtig kunstwerken kennen al gewichts- of doorvaartbeperkingen.
- Ruim honderd andere staan onder verhoogd toezicht vanwege veiligheidsrisico's.
- ProRail schakelt dit jaar noodgedwongen over op minimaal onderhoud.
- De Algemene Rekenkamer becijfert het tekort tot 2038 op €34,5 miljard en tot 2050 loopt dat op naar meer dan €80 miljard.

[Recent onderzoek](#) laat zien dat ook bij provincies en gemeenten, verantwoordelijk voor 80% van de infrastructuur, onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor onderhoud en vervanging. Laat staan dat er ruimte is voor de uitbreiding van het wegennet.

Kortom: Een afweegkader helpt bij een verdeelprobleem. Dit is een systeemprobleem.

Deze problematiek overstijgt elke regio, elk project en elk begrotingsjaar. Zij bedreigt ons vestigingsklimaat, onze woningbouwplannen en zelfs onze veiligheid. En met de aanhoudende stijging van de kosten, bevolkingsgroei, toenemende internationale concurrentie en geopolitieke dreigingen neemt de druk alleen maar verder toe.

Uitstel van onderhoud is geen besparing

Er ligt ook een opgave voor het ministerie van Financiën. Uitstel van onderhoud is namelijk geen besparing, het is een schuld die doorschuift waardoor het nog meer geld gaat kosten. Noodreparaties zijn duurder dan regulier onderhoud, schadeclaims stapelen zich op en achterstallig onderhoud drijft de kosten van toekomstige ingrepen

omhoog. Dat zien we al gebeuren: ProRail schatte de herstelkosten van de hogesnelheidslijn op €580 miljoen, geld dat er nu niet is. Hoe groot zal dat bedrag zijn over twee jaar? Terwijl we weten dat investeren in infrastructuur loont. Zo becijferden voormalig DNB-directielid Swank en oud-directeur Van der Windt onlangs dat €2 miljard per jaar aan onderhoudsinvesteringen over 25 jaar aantoonbare economische winst oplevert in de vorm van hogere productiviteit en meer werkgelegenheid.

Structureel meer middelen voor onze infrastructuur zijn onvermijdelijk

Structureel meer middelen voor onze infrastructuur zijn onvermijdelijk. Wij willen meewerken aan een zorgvuldig afweegproces, maar dan moet er eerst perspectief zijn. Zolang alle mogelijkheden voor aanvullende financiering nog niet zijn benut of onderzocht, ontbreekt de basis waarop wij zo'n kader kunnen steunen. Die stap komt wat ons betreft eerst. Anders wordt een afweegkader een afbrekkader, en dat kunnen wij niet steunen.

Zou u daarom de bewindspersonen willen vragen om:

- Te erkennen dat uitstel van onderhoud nadelig uitpakt voor de schatkist en de belastingbetaler, dat een afweegkader geen oplossing is voor de omvang van de uitdagingen waar wij voor staan en dat structureel meer geld voor infrastructuur daarom onvermijdelijk is.

2. Kom gemaakte afspraken na

Het Rijk heeft in MIRT-verband afspraken gemaakt. Regio's, bedrijven en inwoners investeren op basis van die toezeggingen. Opnieuw schuiven met planning en financiering ondermijnt het vertrouwen in het Rijk als betrouwbare partner en maakt projecten uiteindelijk duurder. Zo is er bij twee grote systeemversterkende projecten een miljardengreep uit de pot gedaan, ondanks beloftes en moties dat dit niet zou gebeuren. Dit schrikt publieke cofinanciering en private investeerders af. In sommige regio's leidt het niet nakomen van afspraken inmiddels tot desinvesteringen — het tegenovergestelde van wat het Rijk probeert te bereiken. Afspraken zijn afspraken en zouden geen opmaat moeten zijn tot nieuwe onderhandelingen.

Zou u daarom de bewindspersonen willen vragen om:

- Vast te houden aan gemaakte afspraken om meer desinvesteringen te voorkomen.

3. Breng de consequenties in kaart en weeg die op kabinetsniveau

De keuze om onderhoud en investeringen uit te stellen is een politieke keuze met directe gevolgen voor economie, woningbouw, defensie en veiligheid. Die afweging hoort niet alleen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar moet op kabinetsniveau worden gemaakt. De maatschappij verdient een eerlijk beeld van wat het kost als we niets doen, en welke andere beleidsdoelen daardoor in gevaar komen.

Zou u daarom de bewindspersonen willen vragen om:

- Via een risicoanalyse de gevolgen in kaart te brengen van het uitvallen of afschalen van infrastructuur voor onze directe veiligheid, woningbouw, economie en de weerbaarheid van Nederland.

- De eindafweging op kabinetsniveau te maken, gezien de consequenties voor woningbouw, economie, weerbaarheid en veiligheid.

4. Geef Nederland perspectief op bereikbaarheid en organiseer een doorbraak

Provincies en vervoerregio's willen graag samenwerken om tot een doorbraak te komen en de bereikbaarheidsknoop te ontwarren. We moeten alles op alles zetten om Nederland niet vast te laten lopen. Met een tekort van meer dan €80 miljard in het Mobiliteitsfonds zijn alle prioriteiten buiten bereik. Het fundamentele probleem is niet de rangorde, maar dat weer uitstellen en wéér pauzeren de kosten van projecten doen stijgen.

Een afweegkader zonder perspectief heeft daarom geen zin. Wij kunnen alleen constructief meedenken wanneer er een samenhangend plan van aanpak komt dat recht doet aan de omvang van de opgave en richting geeft op zowel de korte als de lange termijn.

Zou u daarom de bewindspersonen willen vragen om:

- Te komen tot een helder, Rijksbreed perspectief op een bereikbaar Nederland voor alle inwoners. Een perspectief dat inzet op optimale benutting van bestaande systemen, investeert in OV, fiets en afspraken met werkgevers. En ruimte biedt aan systeeminnovaties zoals in het OV en zelfrijdend vervoer. Met als uitgangspunt betrouwbare en toekomstbestendige financiering van onderhoud, exploitatie én aanleg.

Provincies en vervoerregio's achten het essentieel dat het kabinet op zoek gaat naar meer budget voor bereikbaarheid. Dat is urgent, en de resultaten kunnen wat ons betreft niet snel genoeg beschikbaar zijn. We juichen het toe dat het ministerie als onderdeel van die zoektocht aan de slag gaat met alternatieve vormen van financiering, maar verruiming van de begroting van het Mobiliteitsfonds is een voor de hand liggende optie. Ondertussen is er een bredere aanpak nodig om een bereikbaarheidsinfarct te voorkomen.

Zou u daarom de bewindspersonen willen vragen om:

- Te komen met een perspectief op de bereikbaarheid van Nederland op korte en lange termijn. Dat heeft minstens zoveel aandacht nodig als het afweegkader.
- Een slagvaardig interdepartementaal overleg te organiseren met minimaal de departementen Financiën, VRO, EZK en IenW en medeoverheden. Met als doel het formuleren van een plan van aanpak voor een Bereikbaar Nederland.
- Dit overleg onder leiding te stellen van, of hierover onafhankelijk advies te laten uitbrengen aan het kabinet door, een persoon of personen met gezag in de wereld van (overheids)financiën en bereikbaarheid.
- Dit advies te presenteren tijdens een Bereikbaarheidstop waar bestuurlijke afspraken worden gemaakt voorafgaand aan het eerstkomende MIRT-debat.