

[← Overzicht](#)

26 MEI, 2026 • OPINIEARENA

Hoe lang gaan onze bruggen nog mee?

Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden in het onderhoud van bruggen en wegen in Nederland. Die boodschap van minister Karremans en staatssecretaris Bertram van Infrastructuur aan de Tweede Kamer markeert een ongemakkelijke realiteit. 'Niet alles kan,' stellen de bewindslieden. En impliciet: niet alles blijft.



Die constatering markeert een kantelpunt in het denken over infrastructuur. Decennialang gold het Nederlandse netwerk van bruggen, sluisen en viaducten als vanzelfsprekend: robuust, betrouwbaar en vrijwel altijd beschikbaar. Maar die vanzelfsprekendheid brokkelt af. Een groot deel van de bruggen nadert het einde van zijn technische levensduur, terwijl onderhoud is uitgesteld en het gebruik is toegenomen. Wat ooit een stille kracht was onder de Nederlandse economie, wordt nu een zichtbaar knelpunt. De vraag is niet langer óf er keuzes moeten worden gemaakt, maar welke en met welke gevolgen.

Rijkswaterstaat: veiligheid borgen binnen grenzen

Voor Rijkswaterstaat is de realiteit helder, maar weerbarstig. De infrastructuur functioneert nog, maar staat onder druk. Bruggen worden ouder, storingen komen vaker voor en onderhoud loopt achter. Tegelijkertijd moet het netwerk veilig en beschikbaar blijven. Dat lukt, maar steeds vaker met tijdelijke maatregelen: snelheidsbeperkingen, afsluitingen of beperkingen voor zwaar verkeer.

De kern van het probleem is niet alleen technisch, maar ook financieel. De opgave groeit, maar de middelen zijn beperkt: de laatste jaren is er flink op Rijkswaterstaat bezuinigd. Veel bruggen zijn gebouwd in de jaren vijftig en zestig en bereiken nu gelijktijdig het einde van hun levensduur. Vervanging en renovatie vragen grote investeringen én veroorzaken hinder tijdens uitvoering. Rijkswaterstaat maakt daarom keuzes op basis van veiligheid en urgentie. Niet alles kan tegelijk, en sommige bruggen zullen langer moeten wachten.

Daarbij speelt nog iets anders: het gebruik van de infrastructuur is veranderd. Bruggen zijn ontworpen voor lichtere belasting dan ze nu te verwerken krijgen. Grotere schepen en zwaarder wegverkeer versnellen slijtage. Het systeem wordt intensiever gebruikt dan waarvoor het ooit bedoeld was. Dat maakt de opgave complexer dan een simpele onderhoudsachterstand.

TLN: onbetrouwbaarheid raakt de economie

Voor de transport- en logistieksector zijn de gevolgen al merkbaar. Elisabeth Post, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland (TLN) wijst op een patroon van uitstel en plotseling ingrijpen zodra problemen zich aandienen. 'Als bruggen worden gecontroleerd, blijkt het achterstallig onderhoud altijd groter dan gedacht. Dan krijg je halsoverkop maatregelen als een afsluiting voor zwaar verkeer. Voor vervoerders betekent dat omrijden en dus meer kilometers, CO₂-uitstoot en tijd.' Of een brug kan niet meer open in afwachting van onderhoud, waardoor vrachtschepen moeten omvaren.

Ondertussen lopen de kosten van onderhoud verder op. Post vergelijkt het met onderhoud aan de 'buitenboel' van een huis: 'Regelmatig een lik verf is beter en goedkoper dan uitstel en uiteindelijk de kozijnen moeten vervangen.' Volgens haar is er jaarlijks 3,7 miljard euro nodig voor onderhoud van de infrastructuur, terwijl er nu 1,9 miljard voor gereserveerd is. Het verschil tussen wat nodig is en wat wordt uitgegeven, groeit structureel.

Dat raakt niet alleen individuele bedrijven, maar de economie als geheel. Nederland is gebouwd op betrouwbare logistieke verbindingen. Ook voor de weerbaarheid zijn die van belang. Post: 'Veel bruggen kunnen het transport van militair materiaal nu niet aan.'

Wijnand Veeneman: een bestuurlijke 'chickengame'

Hoogleraar Wijnand Veeneman plaatst het probleem in een bredere bestuurlijke context. Volgens hem is de huidige situatie geen verrassing, maar het resultaat van jarenlange onderfinanciering. De grote bouw golf na de oorlog heeft Nederland een sterke infrastructuur opgeleverd, maar ook een voorspelbare vervangingsopgave, die politiek steeds vooruit is geschoven. De rekening lag er al maar niemand wilde hem betalen.

Onderhoud mist de politieke aantrekkingskracht van nieuwbouw. Nieuwe wegen openen levert zichtbare resultaten op; investeren in onderhoud betekent vooral hinder en weinig zichtbare winst. Daardoor ontstaat wat Veeneman een 'chickengame' noemt: iedereen weet dat ingrijpen nodig is, maar niemand wil de eerste zijn die de rekening presenteert.

De gevolgen worden inmiddels zichtbaar. Capaciteitsbeperkingen, afsluitingen en snelheidsverlagingen nemen toe. Veeneman wijst op Duitsland, waar jarenlange onderinvestering heeft geleid tot een zichtbaar kwaliteitsverlies van het netwerk. Nederland dreigt dezelfde kant op te gaan. Hoe langer wordt gewacht, hoe groter de ingrepen, en de maatschappelijke ontwrichting, uiteindelijk zullen zijn.

Corine Nijenhuis: een kwestie van prioriteit

Schrijver Corine Nijenhuis schreef onlangs een opiniestuk over het 'bruggendebacle' in NRC. Zij stelt een fundamentele vraag: wil Nederland eigenlijk wel al zijn bruggen onderhouden? Volgens haar zegt de huidige situatie vooral iets over prioriteiten. Infrastructuur is een ondergeschoven kind geworden, terwijl het juist de basis vormt van mobiliteit en economie. Wat essentieel is, krijgt paradoxaal genoeg de minste aandacht.

Ze wijst op die opmerkelijke paradox: bruggen zijn overal, maar nauwelijks zichtbaar in het publieke debat. Water, ooit een verbindende factor, wordt nu vooral ervaren als een obstakel dat moet worden overbrugd. Misschien is dat precies het probleem: wat vanzelfsprekend is, krijgt geen prioriteit.

Nijenhuis pleit daarom voor een bredere heroverweging. Niet alleen: hoe onderhouden we alles? Maar ook: hoeveel bruggen hebben we eigenlijk nodig, en wat zijn we bereid daarvoor te betalen? Ze werpt opties op die zelden expliciet worden besproken, zoals tof betalen voor bruggebruik. Daarmee verschuift de discussie van techniek naar waarden: wat is bereikbaarheid ons waard? En vooral: wie betaalt daarvoor?

Tussen noodzaak en keuze

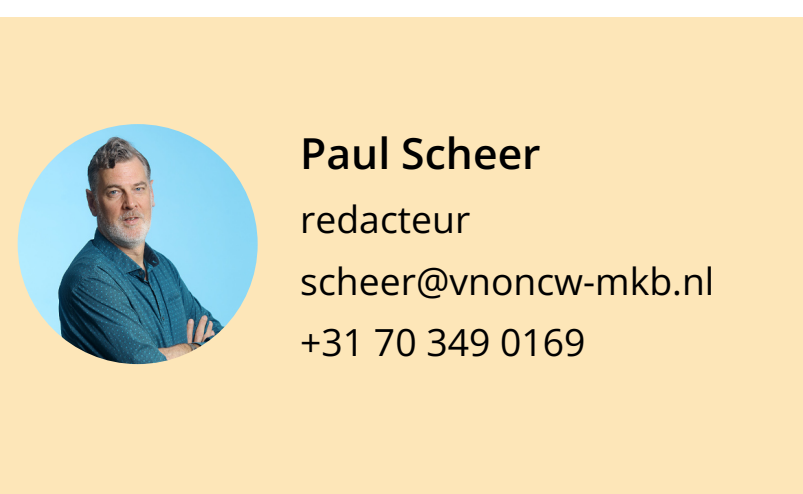
De stelling dat Nederland zich niet langer kan veroorloven al zijn bruggen te onderhouden, dwingt tot ongemakkelijke keuzes. Minder onderhoud betekent meer risico en minder betrouwbaarheid. Meer onderhoud vraagt om hogere investeringen en leidt tot tijdelijke hinder. Minder bruggen of andere financieringsvormen raken direct aan maatschappelijke en politieke gevoelheden. De vanzelfsprekendheid van een altijd werkend netwerk verdwijnt – en daarmee een fundament onder het Nederlandse economische model.

Wat de vier perspectieven gemeen hebben, is de erkenning dat uitstel geen neutrale optie meer is. De bruggenproblematiek is geen incident, maar het gevolg van structurele keuzes en het uitblijven daarvan. De vraag is niet alleen hoe het netwerk technisch in stand blijft, maar ook hoe Nederland omgaat met de spanning tussen bereikbaarheid, betaalbaarheid en bestuurlijke realiteit. Dat is geen technische afweging, maar een politieke keuze.

Dat maakt de discussie over bruggen uiteindelijk groter dan infrastructuur alleen. Het is een spiegel van hoe Nederland omgaat met langetermijnopgaven: zichtbaar pas wanneer het begint te schuren, maar ontstaan in de jaren daarvoor. Wie denkt dat dit alleen over beton en staal gaat, mist de kern: het gaat om de vraag wat Nederland over heeft voor een betrouwbaar en toekomstbestendig land.

[opiniearena \(rubriek\)](#)

Deel artikel:



Laatste forumberichten

26 MEI, 2026 • [Opiniearena](#)
[Hoe lang gaan onze bruggen nog mee?](#)
21 MEI, 2026 • [Column](#)
[Mijntje Lückerath: Anti-Monopoly](#)
19 MEI, 2026 • [Achtergrond](#)
[Waarom de arbeidsmarkt vastloopt en hoe het anders kan](#)
12 MEI, 2026 • [Interview](#)
['Het midden hoeft geen plek van stilstand te zijn'](#)
7 MEI, 2026 • [Opinie VNO-NCW](#)
[Voedselzekerheid is geopolitiek geworden](#)

Nieuwsbrief

Elke week hét nieuws dat ondernemers raakt. Schrijf je nu in voor de VNO-NCW nieuwsbrief.

[Schrijf je in](#)

Direct naar

Thema's en standpunten
 Agenda
 RSS

Over ons

Onze visie
 Onze mensen
 Onze aanpak
 Vacatures

Contact

Bezuidenhoutseweg 12
 2594 AV Den Haag

T [+31 70 349 03 49](tel:+31703490349)

Postbus 93002
 2509 AA Den Haag

