Economisch Instituut voor de Bouw

PERSBERICHT

Contact
Koninginneweg 20
1075 CX Amsterdam
t (020) 205 16 00
eib@eib.nl
www.eib.nl

Nummer TvH - 295

Datum 28 september 2026

Inlichtingen bij Taco van Hoek
06 29 60 28 50
tvhoek@eib.nl

Achterstanden bruggen en sluizen: € 20 miljard economische schade

De achterstanden bij bruggen en sluizen veroorzaken zonder aanvullend beleid € 20 miljard aan economische schade. Dit betreft de kosten van zowel bestaande als nog te verwachten gebruiksbeperkingen voor het verkeer over de weg en over het water. Daarnaast zal met het eventueel stopzetten van aanlegprojecten € 9 tot 12 miljard aan maatschappelijke voordelen worden gemist en neemt de congestie stevig toe. Om deze kosten deels te beperken en nieuwe problemen zoveel mogelijk te voorkomen is naast extra budget ook veel meer aandacht nodig voor een doelmatige besteding van de middelen.

Dit concludeert het EIB in de zojuist verschenen studie “De kwaliteit van de mobiliteitsinfrastructuur: achterstanden, uitdagingen en beleidsimplicaties”.

Schrappen van nieuwe wegen: 12 miljoen extra voertuigverliesuren per jaar

Soms wordt gesteld dat nieuwe aanleg op de lange baan moet worden geschoven omdat onderhoud prioriteit moet krijgen. Een dergelijke strategie heeft echter ook belangrijke negatieve gevolgen. Zo kan met een investering van ruim € 6 miljard € 9 tot 12 miljard aan economische voordelen worden gerealiseerd. Als investeringen in aanleg uitblijven nemen de verliesuren door congestie bij het personenverkeer toe met 11 miljoen per jaar, terwijl er ook ruim 1 miljoen extra verliesuren ontstaan bij het goederenvervoer.

3 stalen bruggen veroorzaken € 5 miljard aan economische schade

Grote economische schade ligt bij drie stalen bruggen die echte verkeersaders zijn en waar weinig mogelijkheden bestaan om de schade alsnog belangrijk te beperken. De Merwedebrug, de Suurhoffbrug en naar verwachting binnen enkele jaren ook de Van Brienenoordbrug veroorzaken zeer hoge schadeposten voor het personen- en goederenverkeer over de weg. Hier had € 5 miljard aan economische schade kunnen worden voorkomen als de aanleg van vervangende bruggen tijdig was opgepakt. Ook bij een aantal sluizen zijn er vervangingsinvesteringen met veel effect voor de binnenvaart die een zeer hoog maatschappelijk rendement opleveren.

30 betonnen bruggen en viaducten: € 15 miljard aan economische schade

Bij 30 betonnen bruggen en viaducten is nog wel tijd aanwezig en kunnen tijdelijke maatregelen de levensduur nog een aantal jaren verlengen. Hier is het knelpunt het budget. Op dit moment zou alleen een kwart van de bruggen en viaducten tijdig kunnen worden vervangen. De objecten die niet tijdig kunnen worden vervangen zorgen dan voor een economische schade van € 15 miljard.

Contact
Koninginneweg 20
1075 CX Amsterdam
t (020) 205 16 00
eib@eib.nl
www.eib.nl

Dit probleem van budgettekorten speelt ook bij het reguliere onderhoud, waardoor de economische schade in de tijd aanvankelijk nog overzichtelijk is, maar in de totale periode tot 2035 ook kan oplopen tot € 2,5 miljard.

Beleidsimplicaties: extra middelen en sterker sturen op doelmatigheid

Om extra schade te voorkomen is de inzet van extra middelen een voor de hand liggende oplossing. Deze middelen hebben een hoog maatschappelijk rendement en zijn vanuit dit gezichtspunt heel goed te verantwoorden. De mogelijkheden hier zijn echter niet onbegrensd en er is dan ook meer nodig.

De sleutel ligt hier bij het verhogen van de doelmatigheid van de uitgaven. In de studie wordt duidelijk gemaakt dat de uitgaven sinds 2017 stevig zijn opgevoerd, maar dat de middelen onvoldoende landen in functionele infrastructuur. Hoge procesuitgaven en een stapeling van eisen bij de inpassing van infrastructuur, duurzaamheid, circulariteit e.d. vereisen veel middelen die dan niet beschikbaar zijn voor de kernfuncties van bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de mobiliteit. Ook is veel te winnen met het selecteren van de grote projecten die worden uitgevoerd. Eerder onderzoek van het EIB heeft al laten zien dat lang niet alle projecten gunstige resultaten opleveren in termen van kosten en baten. Ook de grote nadruk bij de woningbouw op grootschalige locatie-ontwikkeling zorgt, zeker in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer, voor een groot beslag op middelen die elders dan niet kunnen worden ingezet. Hier liggen omgekeerd ook kansen als de politiek bereid is de wensenlijsten in te perken en de functionaliteit van de infrastructuur krachtig voorop te zetten.