

Persbericht

Tilburg – 16 oktober – 2026

Structureel meer geld nodig voor onderhoud én uitbreiding infrastructuur

In het nieuwe prioriteringskader geeft het kabinet voorrang aan noodzakelijk onderhoud boven noodzakelijke uitbreiding. Daarmee zet het kabinet een belangrijke eerste stap om de bestaande infrastructuur op orde te brengen. Dat er onvoldoende geld is voor beide, is het pijnlijke gevolg van jarenlang te weinig investeren in infrastructuur. Achterstallig onderhoud moet hoe dan ook worden aangepakt: verder uitstel is onacceptabel, want ondernemers hebben dagelijks last van afsluitingen en beperkingen aan bruggen, sluizen en wegen. Maar door noodzakelijke uitbreiding te blijven uitstellen, ontstaan steeds grotere en nieuwe problemen.

VNO-NCW Brabant Zeeland maakt zich daarom grote zorgen over de bereikbaarheid van de regio. Beide provincies kampen met serieuze bereikbaarheidsproblemen. Die lossen we niet op met prioriteren alleen. Er zijn structureel extra investeringen nodig die meegroeien met de economie. Brainport groeit, net als de logistiek in Midden- en West-Brabant. In Zeeland wordt volop geïnvesteerd in de toekomstige energievoorziening van Nederland en in defensie. Die groei en investeringen zorgen voor meer werk en trekken meer mensen aan. In Brabant en Zeeland komen er de komende decennia naar verwachting honderdduizenden inwoners bij. Dat betekent meer verkeer op wegen die nu al vaststaan.

‘Infrastructuur is geen kostenpost, maar een noodzakelijke investering in ons toekomstige verdienvermogen en onze voorzieningen’, zegt voorzitter Gilbert Gooijers. ‘Bedrijven moeten hun goederen kunnen vervoeren. Mensen moeten vanuit hun woning naar hun werk kunnen reizen. Defensie moet militair materieel kunnen verplaatsen.’

A58: geld voor verbreding behouden

Ondernemers verliezen tijd in de files op de weg, mede doordat noodzakelijke verbredingen uitblijven. Verbredingen van de A58, maar ook van de A50 en wegen als de A2 en A67, laten al jaren op zich wachten.

VNO-NCW Brabant Zeeland heeft samen met ondernemers en regionale partners de afgelopen jaren stevig aangedrongen op verbreding, waaronder van de A58. Daarvoor haalden we vorig jaar zelfs minister Tieman naar Brabant. Dat de gereserveerde €594 miljoen voor Eindhoven–Tilburg behouden blijft, is na die intensieve inzet een positief resultaat. Gooijers: ‘Nu is daadkrachtig doorpakken nodig. We wachten al meer dan tien jaar op uitvoering. Een tekort aan geld, stikstofruimte en mensen zorgt ervoor dat die steeds wordt vooruitgeschoven.’

Hoge prioriteit maakt nog geen einde aan pauze

Ook de A58-trajecten Tilburg–Breda en Annabosch–Galder krijgen hoge prioriteit, maar daar kan nog niet worden doorgepakt: de projecten blijven gepauzeerd vanwege stikstof en krijgen nog geen geld. ‘Terwijl de noodzaak om de A58 te verbreden al lang en breed is aangetoond. Elke dag dat die verbreding uitblijft, neemt de noodzaak verder toe’, aldus Gooijers.

De verbredingen van de A50 en de A67 tussen Leenderheide en Geldrop blijven eveneens gepauzeerd vanwege stikstof. Er wordt nog geen geld beschikbaar gesteld om de projecten te hervatten. Positief is dat het kabinet, na aandringen van VNO-NCW Brabant Zeeland, het belang van deze verbindingen erkent en ze hoge prioriteit geeft. De A50 tussen Ewijk, Bankhoef en Paalgraven staat op de tweede plaats in de prioritering van de onderzochte MIRT-projecten. Die hoge prioriteit moet wat ons betreft ook leiden tot snelle uitvoering. De A2 tussen Deil en Vught krijgt die hoge prioriteit niet en blijft eveneens gepauzeerd. Dat is een gemiste kans voor de bereikbaarheid van de regio.

Voor de Brainport-regio geeft het kabinet met €635 miljoen extra voor het mobiliteitspakket concreet gehoor aan onze oproep om de infrastructuur te laten meegroeien met de economie en de woningbouw. Ook blijft de €115 miljoen voor de spoorverbinding Gent–Terneuzen beschikbaar, voor betere verbindingen van de Zeeuwse havens en industrie met het achterland.

Rekening achterstallig onderhoud ligt bij bedrijven

Naast uitbreiding blijft ook het op orde brengen van bestaande verbindingen dringend nodig. Ondernemers betalen nu al dagelijks de rekening van verouderde infrastructuur. Door de sluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer valt een cruciale verbinding tussen Zuid-Nederland en de rest van het land weg. Transportbedrijven moeten omrijden, maken daardoor hogere kosten en verhogen de druk op andere wegen die al vaststaan.

Voor urgente onderdelen van de A27 Houten–Hooipolder, waaronder de Merwedebrug, was al €1 miljard extra gereserveerd. Deze middelen blijven beschikbaar. Ondernemers moeten nu weten welke werkzaamheden wanneer volgen en wat zij tot die tijd kunnen verwachten.

Ook de kwetsbare bruggen en tunnels in Zeeland vragen om tijdig onderhoud. In Zeeland is omrijden bovendien vaak niet mogelijk of een intensieve exercitie, omdat de provincie afhankelijk is van slechts een handvol cruciale verbindingen, waaronder de Haringvlietbrug en de Zeelandbrug. Als één zo’n verbinding wegvalt, zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van de provincie enorm. Het kabinet komt hieraan tegemoet door middelen te reserveren voor vernieuwing van in ieder geval de Haringvlietbrug.

‘Laten we voorkomen dat deze lijst straks weer in een lade belandt’, zegt Gooijers. ‘Zonder voldoende geld, mensen en stikstofruimte gebeurt er nog steeds niets. Het kabinet moet nu duidelijk maken hoe we dat op korte termijn gaan regelen en wanneer de projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd.’

Noot voor de redactie:

Wilt u meer informatie over dit persbericht of het onderwerp? Neem dan contact op met:

Wesley Weerts, manager communicatie

weerts@vnoncwbrabantzeeland.nl

+31 6 20876308