

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

404

Vragen van het lid **Wijen-Nass** (BBB) aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *de randweg Abdissenbosch* (ingezonden 2 oktober 2025).

Antwoord van Minister **Rijkaart** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 17 november 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 324.

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat de randweg Abdissenbosch al jarenlang op zich laat wachten, terwijl de verkeersdruk en leefbaarheidsproblemen in de dorpskern aanhouden?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de plannen voor een randweg rondom Abdissenbosch.

Vraag 2

Wat is de huidige stand van zaken van het project «Randweg Abdissenbosch» en de verbindingsweg naar de Duitse B221n?

Antwoord 2

Provinciale en gemeentelijke wegen vallen onder verantwoordelijkheid van de provincies.² De verantwoordelijkheid voor de randweg Abdissenbosch valt daarmee onder de provincie Limburg. Het bevoegd gezag van de Rijksoverheid over wegen is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), wiens gezag met name toeziet op de Rijkswegen. Als Minister van BZK ben ik daarom niet in de positie om inhoudelijk in te gaan op het project «Randweg Abdissenbosch» ofwel de stand van zaken van het project. Ik verwijs u hiervoor graag door naar de provincie Limburg. Daar waar ik wel de mogelijkheid zie om antwoord te geven op de gestelde vragen, doe ik dit in afstemming met mijn collega van IenW.

¹ De Limburger, 5 november 2024, «Voorlopig nog verkeersoverlast in Abdissenbosch: stikstofregels gooien opnieuw roet in het eten bij randweg» (www.limburger.nl/regio/landgraaf/voorlopig-nog-verkeersoverlast-in-abdissenbosch-stikstofregels-gooien-opnieuw-roet-in-het-eten-bij-randweg/25381925.html?utm_source=chatgpt.com).

² Provincie voert landelijk en eigen beleid uit | Provincies | Rijksoverheid.nl

Vraag 3

Klopt het dat door de aanleg van de randweg de woonwijken veiliger en leefbaarder kunnen worden gemaakt, met meer ruimte voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers?

Antwoord 3

Dit oordeel is aan de lokale overheden.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat de aanleg van een randweg ook bijdraagt aan de economische vitaliteit en bereikbaarheid van de regio Parkstad en daarmee een belangrijke impuls kan geven aan een gebied dat al langere tijd met achterstanden kampt?

Antwoord 4

Zie antwoord vraag 3.

Vraag 5

Deelt u de analyse dat het uitblijven van deze randweg de achterstandspositie van deze regio verder vergroot?

Antwoord 5

Zie antwoord vraag 3.

Vraag 6

Wat is uw analyse waarom de start van de aanleg van de randweg in Nederland niet van gang komt, terwijl Duitsland al in de startblokken staat om met de aanleg van haar deel van het traject te beginnen?

Antwoord 6

Zoals beantwoord in vraag 2 ligt de verantwoordelijkheid voor aanleg van de randweg bij de medeoverheden, in dit geval de provincie Limburg.

Vraag 7

In hoeverre is de vertraging in Nederland van invloed op de Duitse plannen en welke gevolgen heeft dit voor de grensoverschrijdende samenwerking in de Euregio Maas-Rijn?

Antwoord 7

Zie antwoord vraag 2.

Vraag 8

Klopt het dat de vertraging komt doordat Nederlandse milieuregelgeving strenger is dan in Duitsland?

Antwoord 8

Daar is niet één algemeen antwoord op te geven, omdat onduidelijk is welke Nederlandse milieuregelgeving hier bedoeld wordt. Milieuregelgeving kan bijvoorbeeld om ruimtelijke ordeningsregels gaan of om geluidseisen, luchtkwaliteit of veiligheidscontouren.

Als hier de natuurregelgeving voor stikstof wordt bedoeld, dan is de regelgeving voor toestemmingverlening aan projecten met mogelijk negatieve effecten op natuurgebieden in Nederland inderdaad strenger dan in Duitsland en Vlaanderen.

Alleen feitelijk gezien dienen alle EU-lidstaten aan dezelfde Habitatrichtlijn te voldoen, dus vanuit dat abstractieniveau is er geen ongelijkheid. Overigens zijn de situaties tussen landen niet één op één vergelijkbaar, maar hangt dit van veel factoren af, bijvoorbeeld de manier van aanwijzen van gebieden, de kwaliteit van de natuur en hoe beheerd wordt.

Vraag 9

Deelt u de zorgen dat de huidige milieuregelgeving onevenredig hard uitpakt voor (grens)regio's, omdat noodzakelijke infrastructuurprojecten hierdoor moeilijker of later van de grond komen?

Antwoord 9

Heel Nederland ondervindt momenteel hinder van de stikstofproblematiek. In dit specifieke geval ligt er ook een bredere heroverweging van de provincie Limburg aan de vertraging aan ten grondslag.

Dat dit voor grensregio's onevenredig hard uitpakt is niet zonder meer te zeggen. Ook in de rest van Nederland zien we problemen met de uitvoering van projecten vanwege stikstof, daarin is Limburg geen uitzondering.

Vraag 10

Wat vindt u ervan dat Nederland bij de aanleg van deze randweg achterblijft, terwijl Duitsland wél doorpakt en middelen beschikbaar stelt, waardoor de regio kansen dreigt mis te lopen?³

Antwoord 10

Het betreft hier een provinciale bevoegdheid. Het is daarmee niet aan mij om de beslissingen van medeoverheden op het gebied van lokale infrastructuur te beoordelen.

Vraag 11

Wat gaat u doen zodat deze randweg sneller kan worden gerealiseerd, de leefbaarheid wordt verbeterd én een grensoverschrijdend project met Duitsland niet spaak loopt?

Antwoord 11

De verantwoordelijkheid voor aanleg van de randweg ligt bij de medeoverheden, in dit geval de Provincie Limburg. Ik zie daarom op dit moment geen directe rol weggelegd voor mij als Minister van BZK in de versnelling van dit grensoverstijgende project.

³ Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B221-G30-NW, bvwp-projekte.de/strasse/B221-G30-NW/B221-G30-NW.html en Fernstrassenausbaugesetz 1971 (www.gesetze-im-internet.de/fstrausbau/FStrAbG.pdf).