



TER BESLISSING

Datum

9 januari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2025/277760

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

12-01-2026

Bijlage(n)

12

Aan

Minister
Staatssecretaris

nota

Definitieve versie MIRT-brief

Aanleiding

Bijgaand treft u de definitieve versie van de MIRT-brief. De brief bevat de terugkoppeling van de uitkomsten en afspraken van de BO's MIRT, de voortgang van de MIRT-projecten en -programma's en de stand van zaken ten aanzien van MIRT-relevantie moties en toezeggingen. De MIRT-brief wordt op 12 januari naar de Kamer verzonden.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met de briefinhoud en verzending naar de Tweede Kamer.
2. Instemmen met het lakvoorstel van de bijgevoegde beslisnota's.

Kernpunten

- De belangrijkste punten in de brief zijn de terugkoppeling van de BO's MIRT en de voortgang over de verschillende MIRT-projecten inclusief moties en toezeggingen.
- U heeft eerder een eerste versie van de MIRT-brief ontvangen (IenW/BSK-2025/12070). Gewijzigde/nieuwe teksten ten opzichte van die versie zijn in de brief gearceerd aangegeven.
- In deze versie zijn ten opzichte van de vorige versie van de brief de volgende nieuwe teksten opgenomen:
 - Paragrafen 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5: Terugkoppelingen van de BO's MIRT per regio
 - Paragraaf 1.2.1: Zuidasdok
 - Paragraaf 1.2.4: Groot Merwede en Rijnenburg
 - Paragraaf 1.3.2: Oude Lijn
 - Paragraaf 1.6.2: Kijfhoek
 - Paragraaf 1.7.4: Rapportage dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023
 - Paragraaf 1.7.8: Spoortrillingen
 - Paragraaf 2.14: Potentiële knelpunten HRN-concessie
- Belangrijke toegevoegde tekst is de melding aan de Kamer van het toegenomen tekort en verplaatsing van de eindmijlpaal van Zuidasdok (par. 1.2.1). De halfjaarrapportage H1-2025 wordt met de brief meegezonden. U bent hierover separaat geïnformeerd.

Krachtenveld

De brief is afgestemd binnen DGMo met de directies WV, OVS, MenG, ISM, DuMo, binnen DGLM met MZ, binnen DGWB met WRZ en verder met FEZ, RWS, VRO en de IRF.

Alle teksten in de afsprakenlijst en relevante briefteksten zijn afgestemd met en akkoord bevonden door de betreffende regio.

Toelichting

De MIRT-brief kan gelijktijdig met de Kamerbrief van VRO naar de Kamer worden gestuurd. De minister van VRO informeert de Kamer met een separate brief over de uitkomsten van de BO's MIRT i.r.t. ruimtelijke ordening; deze ontvangt u separaat.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

9 januari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2025/277760

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage(n)

12

Bijlagen

Nr.	Naam	Informatie
02	MIRT-brief najaar 2025	Kamerbrief
03	Afsprakenlijst BO's MIRT 2025	Afsprakenlijst, bijlage bij Kamerbrief.
04	MIRT-onderzoek Vrije Kruising Arnhem Oost	Bijlage bij MIRT-brief (par. 1.1.1)
05	Halfjaarrapportage Zuidasdok H1-2025	Bijlage bij MIRT-brief (par. 1.2.1)
06	Campagne-effectonderzoek Spitsmijden	Bijlage bij MIRT-brief (par. 1.7.1)
07	Programmaplan Aanpak Spitsspreiden en -mijden	Bijlage bij MIRT-brief (par. 1.7.1)
08	Plan van Aanpak Regionale Bereikbaarheidsanalyses	Bijlage bij MIRT-brief (par. 1.7.9)
09	PvA Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit	Bijlage bij MIRT-brief (par. 2.2)
10	Rapport Evaluatie werkwijze Programma WoMo	Bijlage bij MIRT-brief (par. 2.3)
11	Plan van aanpak A1-A28 Hoevelaken Variant 4	Bijlage bij MIRT-brief (par. 2.7)
12	Plan Emissievrij personenvervoer per trein	Bijlage bij MIRT-brief (par. 2.16)
13	Onderliggende beslisnota's	Beslisnota's die met de Kamerbrief meegezonden dienen te worden (voor overzicht zie hieronder).

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's (bestand 14)

Datum	Beslisnota
08-01-2026	Beslisnota Definitieve versie MIRT-brief
26-11-2025	Verzamelnota beslispunten MF vooruitlopend op de VJN
07-11-2025	Beslisnota Vervolg verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide
24-10-2025	Beslisnota BO MIRT GVC 2025
21-10-2025	Beslisnota Eerste versie MIRT-brief
20-10-2025	Beslisnota start MIRT-verkenning N33 Noord Appingedam – Eemshaven
20-10-2025	Beslisnota herstart N33 Midden en concept besluittekst BO MIRT 2025

Datum

9 januari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2025/277760

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage(n)

12



TER BESLISSING

Datum

26 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/289779

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Beslistermijn

3 december 2025

Bijlage(n)

-

Aan

Minister en staatssecretaris

nota

Verzamelnota beslispunten MF vooruitlopend op de VJN

Aanleiding

Begin november heeft u een beslisnota ontvangen over een drietal besluiten vooruitlopend op de Voorjaarsbesluitvorming. Over twee beslissingen (dekken excessieve prijsstijging voor faseovergang Hub Den Bosch en stap 1 faseovergang Spoorpunt Eindhoven) ontbreekt enkel nog formele instemming. Met het werkbezoek van de Staatssecretaris aan Den Bosch van 24 november jl. is daar een aanvullende financiële vraag bijgekomen, waar deze nota over adviseert. Voor het nu dekken van de onvermijdelijke tegenvaller PHS Amsterdam Centraal ontvangt u met deze nota een hernieuwd advies nadat hierover extra overleg heeft plaatsgevonden tussen de SG en DGMO.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met het dekken van de onvermijdelijke tegenvaller PHS Amsterdam Centraal (€ 80 mln.) vanuit de beslisruimte MF vooruitlopend op de integrale Voorjaarsnotabesluitvorming, indien u de aanvullende toelichting bij het advies onderschrijft.
2. Instemmen met het bekostigen van de faseovergang Hub Den Bosch (€ 37 mln.) vanuit de huidige risicoreservering excessieve prijsstijgingen binnen het MF, vooruitlopend op de integrale Voorjaarsnotabesluitvorming.
3. Niet instemmen met het aanvullend dekken van € 7,5 mln. naar aanleiding van het werkbezoek van de staatssecretaris aan Den Bosch op maandag 24 november.
4. Instemmen met het dekken van stap 1 voor de faseovergang Spoorknoop Eindhoven (€ 10 mln.) vanuit de beslisruimte MF, vooruitlopend op de integrale Voorjaarsnotabesluitvorming. Stap 2 en 3 worden nu niet gedekt.

Toelichting

1. Onvermijdelijke tegenvaller PHS Amsterdam Centraal
 - Sinds 2010 loopt het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) om de reizigersgroei op het spoor in Nederland op te vangen. Het project Amsterdam Centraal is onderdeel van de PHS-corridor Amsterdam-Eindhoven, waardoor hoogfrequent treinen kunnen rijden tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.
 - PHS Amsterdam is een project in uitvoering. In januari 2025 is een financiële donderwolk van € 80 mln. (inclusief btw) aangemeld. Het tekort is gevalideerd en het gaat om een onvermijdelijke tegenvaller die dus gedekt moet worden.
 - Het is namelijk niet mogelijk om te versoberen of de huidige scope van het project PHS Amsterdam aan te passen. Het grootste deel van de contracten is

al aangegaan en is grotendeels nu ook al in uitvoering (en daarmee juridisch verplicht). De laatste contracten die nu nog gegund moeten worden gaan uit van de situatie die in de al gegunde contracten staat. Dat kan niet meer worden aangepast zonder flinke nieuwe aanpassingen in de bestaande contracten, waarbij de kosten hoger zullen liggen én uiteindelijk minder treinen kunnen rijden. Een deel van het tekort is ook ontstaan doordat tegenvallers bij het project IJ-viaduct (slechtere constructieve staat dan voorzien) en de bestuurlijke keuze om toch een terminal voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk aan te leggen, effect hebben op PHS Amsterdam. Beheersing binnen deze projecten is niet haalbaar, omdat deze afgerond zijn of in afronding zijn zonder resterend budget.

- Binnenkort zal het laatste grote contract van PHS Amsterdam aanbesteed moeten worden. Voorafgaand aan het starten van de aanbestedingsprocedure is zekerheid nodig over het budget. Als er geen duidelijkheid is over het budget, zal de aanbesteding vertraging oplopen, wat tot aanvullende kosten zal leiden. Er kan daarom niet worden gewacht op de integrale Voorjaarsnotabesluitvorming 2026. Het tekort is onvermijdelijk, de werkzaamheden vanuit eerdere contracten zijn al gestart en moeten uitgevoerd worden om alle perrons van het station weer te gebruiken. Dit is noodzakelijk om de voorziene reizigersgroei veilig op te vangen.
- Het besluit deze tegenvaller te dekken kan in principe nog wel uitgesteld worden, omdat PHS Amsterdam budgettair onderdeel uitmaakt van het totale PHS. Om die reden werd eerder geadviseerd de tegenvaller niet uit de beslisruimte MF te dekken maar uit het gereserveerde budget voor het PHS project SAAL. Dit is technisch mogelijk gezien de aanlegfase van PHS SAAL de komende jaren nog niet volledig gegund zal worden¹, onder andere vanwege onzekerheden rondom de aanleg van ERTMS op deze corridor.
- [Financiële en economische belangen van de Staat](#)

- Uit nader overleg tussen de SG en DGMO is gekomen dat wij in dat geval zeker geen mogelijkheden zien om de aanvullende spanning in te lopen zonder de ambities op PHS (fors) neerwaarts bij te stellen. Het besluit om ambities bij te stellen of het tekort alsnog te dekken zou dan bij Voorjaarsnota 2026 moeten worden genomen. FEZ wijst erop dat hiermee wordt afgeweken van de interne spelregels op het MF dat uitsluitend over 3 x O (onvermijdelijk, onvoorzien en onuitstelbaar) tegenvallers buiten het integrale weegmoment wordt besloten.
- We zien niet in dat bij Voorjaarsnota 2026 alsnog het besluit genomen wordt om het programma aan te passen door elementen te schrappen. Daarom wordt geadviseerd het tekort van PHS Amsterdam nu – vooruitlopend op de integrale Voorjaarsnotabesluitvorming - uit de beslisruimte MF te dekken.
- Bijkomend argument is dat het doorschuiven van het tekort naar PHS SAAL extern zichtbaar zou kunnen worden wat bestuurlijk tot onrust zou leiden. De kans is reëel dat de regio dit aanhangig zal maken bij het BO MIRT ook vanwege discussie over ERTMS op deze SAAL corridor. Het beeld kan worden opgeroepen dat IenW het project PHS SAAL langzaam de nek omdraait.

Datum

26 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/289779

Opgesteld doorDG Mobiliteit
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds**Aan**

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

-

¹SAAL is niet één contract en bestaat uit meerdere gunningen waarvan sommige al klaar zijn, lopen of nog gestart moeten worden.

2. Faseovergang Hub Bosch Centraal

- De faseovergang Hub Bosch Centraal vereist aanvullend € 115 mln. Dit project is bij de start van de verkenning deels bekostigd uit het reguliere MF en deels uit de € 7,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit. Ook is er sprake van een regionale bijdrage. Een deel van het project betreft namelijk het tegemoet komen aan specifieke regionale projectdoelen, namelijk de aanpassing van het busstation en een gescheiden interwijkverbinding.
- Van het tekort hangt € 37 mln. samen met excessieve prijsstijgingen. Zoals eerder voorgesteld kan deze € 37 mln. worden bekostigd vanuit het restant van de huidige risicoreservering excessieve prijsstijgingen binnen het MF, vooruitlopend op de integrale Voorjaarsbesluitvorming.
- Daarnaast is € 61,3 mln. toegevoegd aan het projectbudget vanuit de recent verdeelde € 2,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit.
- De verwachting was dat de regio het resterende tekort (huidige stand € 15 mln.) wil bekostigen. Inmiddels heeft de regio aan IenW gevraagd om hiervan alsnog de helft ad. € 7,5 mln. te dekken. De regio is dan bereid de andere € 7,5 mln. te dekken.
- Tijdens het werkbezoek aan Den Bosch op maandag 24 november jl. heeft u (staatssecretaris) aangegeven uw best te willen doen om aanvullende middelen te vinden.
- Om meerdere redenen is het advies om niet nog een aanvullende Rijksbijdrage te verstrekken, maar er op aan te dringen dat de regio deze kosten draagt, dan wel dat een deel van de scope wordt versoerd. Redenen waarom IenW op dit moment niet meer kan bijdragen zijn:
 - Het Mobiliteitsfonds staat financieel onder druk en een aanvullende bijdrage is niet in lijn met de (interne) spelregels.
 - Met recente bijdragen uit restbudget A2, WoMo en MF heeft IenW al een forse stap gezet om het tekort van € 115 mln. te dekken. Aangezien een deel van de maatregelen ook regionale beleidsdoelen betreffen, is het redelijk dat de regio de laatste € 15 miljoen bijdraagt.
 - Er zijn zo nodig versoeringsopties mogelijk (geen gescheiden interwijkverbinding, inkorten overkapping, fasen busstation, versmallen traverse). Versoeringen hebben wel een aantal nadelen. Deze versoeringsopties leiden tot sociale veiligheid van het station (interwijken) ofwel het stopzetten van het project ofwel dat je een station bouwt die in de toekomst onveilige situaties oplevert en/of alsnog capaciteitsproblemen heeft, wat nu juist de aanleiding is om nieuw station te bouwen. Regio heeft nu 3 keer aangegeven dat meer dan 7,5mln niet haalbaar is voor hen. Alternatief is dan niet door laten gaan. Gelet op de grootte van andere investeringen (in deze nota doen we 10x zoveel naar Amsterdam) vind ik het verdedigbaar om dit lopende project overeind te houden door deze 7,5 te doen.

3. Faseovergang Spoorknoop Eindhoven stap 1:

- Uit het onderzoek voor de verkenning blijkt dat aanvullend tot de kosten die zijn voor stabilisatie van de ondergrond aan de westzijde van station Eindhoven waardoor een tekort is ontstaan van € 10 mln. Het project is niet haalbaar. Het project is niet haalbaar. Het project is niet haalbaar.
- Als geen dekking wordt geregeld kan geen voorkeursinvestering worden genomen en komt het project voor onbepaalde tijd tot stilstand.
- U heeft de € 10 mln. reeds in het bestuurlijk overleg gevonden. Het project is niet haalbaar. Het project is niet haalbaar.
- Op dit moment hoeft geen dekking voor stap 2 en 3 gevonden te worden. Ook zonder middelen voor stap 2 en 3 kan het project – met toekenning van € 10 miljoen extra voor stap 1 - naar de faseovergang. De politieke druk om op het komende BO MIRT € 203 miljoen voor stap 3 te reserveren is echter hoog.

Datum

26 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/289779

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

-

Krachtenveld

De nota is afgestemd met de directies MenG, OVS, ISM en FEZ.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De informatie die betrekking heeft op lopende onderhandelingen en financiële gegevens kan niet openbaar worden gemaakt vanwege de onderhandelingspositie van het Rijk.

Datum

26 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/289779

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir.Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

-



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK - PERSOONSVERTROUWELIJK

TER BESLISSING

Datum
7 november 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Opgesteld door
Rijkswaterstaat Bestuursstaf

Beslistermijn
11 november 2025

Bijlage(n)
1

Aan

Minister en Staatssecretaris

nota

Verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide

Aanleiding

Op basis van de gespreksnotitie (RWS/2025-21908) inclusief een presentatie, bent u op 14 augustus jl. geïnformeerd over de uitdagingen van het project A2 Het Vonderen-Kerensheide (A2VK), die een negatief effect hebben op de kosten en de opleverdatum. Uw voorganger heeft op 14 mei besloten de besluitvorming over deze kwestie uit te stellen tot het najaar, maar dat de werkzaamheden buiten door konden gaan om extra vertraging te voorkomen.

Uw voorganger heeft gevraagd een aantal zaken verder uit te diepen. Zo zijn:

1. de ecologen extra bevraagd over de noodzaak van de vleermuismaatregelen;
2. heeft de landsadvocaat geadviseerd over de proportionaliteit van de maatregelen;
3. is nagevraagd hoe omliggende landen omgaan met de ingekorven vleermuis bij infraprojecten en;
4. heeft een gerenommeerd bureau de meerkosten grondig doorgelicht.

Deze acties hebben niet geleid tot nieuwe inzichten over de vleermuismaatregelen en de meerkosten van het project.

Ook heeft u op 2 oktober gesproken met provinciebestuurders over een (extra) financiële bijdrage aan het project. Op 9 oktober is de nota met de verschillende varianten met u voorbesproken. Op 20 oktober heeft een vervolgesprek plaatsgevonden om alle consequenties van het besluit in kaart te brengen en de boodschap naar buiten af te stemmen. [Eenheid van Kabinetsbeleid](#)

Gevraagd besluit

1. Akkoord gaan met het uitvoeren van variant 1: Doorgaan met het project met meerkosten van €178 mln.;
2. Akkoord gaan met het dekken van de meerkosten van €178 mln.

Finan
ciële
en
econo

- Dit vergt afstemming met de staatssecretaris (zie toelichting);
3. Het besluit over de dekkingsopgave rondom de bypass Geleenbeek op een later moment te nemen (ca. €36 mln.) na afstemming tussen DGMO en DGWB;
 4. Uw besluit via de MIRT-brief aan de Tweede Kamer te laten weten en aan de provincie Limburg net voorafgaand aan het informeren van de Kamer.
(Tekstvoorstel voor Mirtbrief in deze nota opgenomen)

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Kernpunten

Het project (huidig budget: € 423 mln.) bestaat uit het verbreden van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide van 2x2+spitsstrook naar 2x3+vluchtstrook. In het project is eveneens de noodzakelijke vernieuwingsopgave van de kunstwerken en verkeersmanagementsystemen opgenomen, aangezien deze in zeer slechte staat verkeren. Tijdens de realisatie zijn knelpunten ontstaan, waaronder de aanwezigheid van de ingekorven vleermuis, (bodem)saneringen, bestrijding van ongewenste plant- en diersoorten, archeologisch onderzoek, Beaumix en hogere interne kosten.

De aannemer is sinds september 2023 aan het werk en buiten zijn inmiddels veel uitvoeringswerkzaamheden zichtbaar zoals de omlegging van wegen en waterlopen, dassenmaatregelen, bomenkap, sloop en grootschalig grondverzet ten behoeve van de verbreding. Het project nadert het moment dat gestart wordt met maatregelen voor de ingekorven vleermuis.

Varianten

Varianten waarbij er niet gewerkt wordt volgens de verleende omgevingsvergunning van LVVN zijn niet uitvoerbaar omdat deze resulteren in bestuursrechtelijke handhaving door het bevoegd gezag. Dat betekent dat het werk zal worden stilgelegd totdat is aangetoond dat wel conform de verleende omgevingsvergunning wordt gewerkt of mogelijk zelfs in strafrechtelijke vervolging door het Openbaar Ministerie (OM) voor het plegen van een economisch delict door diegenen die verantwoordelijk zijn voor het opzettelijk niet naleven van de voorschriften van de door LVVN verleende omgevingsvergunning. Deze varianten vallen daarom op voorhand af. Er resteren drie varianten:

Variant 1 – Uitvoering Tracébesluit (TB) + extra maatregelen

(extra budget €178 mln.)

Met deze optie neemt de aannemer de noodzakelijke aanvullende maatregelen voor de ingekorven vleermuis om het project uit te mogen voeren. De aannemer legt hiervoor vier extra kunstwerken aan en past twee kunstwerken aan, waarmee gelijk de vervangingsopgave wordt gerealiseerd. Omdat de verbreding van de A2 het leefgebied van de ingekorven vleermuis raakt, is voorwaarde van de vergunning van RVO dat alleen gebouwd mag worden tijdens de winterslaap van de vleermuis. Dit heeft als gevolg dat het project twee jaar vertraging oploopt. De kosten van de extra maatregelen en de vertraging bedragen € 158 mln. Daarnaast leiden overige tegenvallers voor uitvoering van het Tracébesluit tot meerkosten (€63 mln.), o.a. door (bodem)saneringen, bestrijding van ongewenste plant- en diersoorten, archeologisch onderzoek en interne kosten. Het projectbudget kan €43 mln. van het tekort opvangen. Het totaal extra nodige budget komt uit daarmee uit op €178 mln.

Bij deze optie komt u alle gemaakte bestuurlijke afspraken na en realiseert u het project. De weg wordt verbreed naar 2x3 rijstroken met vluchtstrook en de kunstwerken en verkeersmanagementsystemen worden vervangen.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Variant 2 – Op basis van taakstellend budget beperkt deel van het Tracébesluit uitvoeren en op een later moment doorgaan.

(extra budget €243 mln.)

Deze optie knipt het project op. Op een later moment zal besloten moeten worden extra budget toe te voegen aan het project. Eind 2025 is het huidige budget op, met als gevolg dat bijna niks meer gerealiseerd kan worden. Vanaf dat moment is meer geld nodig voor het compenseren van de aannemer, de waakvlamstand van de projectorganisatie en het reguliere beheer en onderhoud van de weg en kunstwerken.

Door het project op te knippen, stijgen de totale kosten, ontstaat een onveilige verkeerssituatie en ontstaat politieke onrust. Het is in dit geval aannemelijk dat we niet verder kunnen met de huidige aannemer of dat de aannemer zelf besluit om zich terug te trekken.

Financiële en economische belangen van de Staat

Als de opdracht moet worden afgebroken en opnieuw op de markt komt, zal de totaalprijs naar verwachting fors hoger zijn. Omdat de kunstwerken op een later moment vervangen worden, zijn vanwege de slechte staat kostbare extra maatregelen nodig. Twee van deze kunstwerken zijn nu tijdelijk gerepareerd, waarvan één onder continue monitoring staat vanwege aanwezige scheuren. Als de situatie verslechtert en te risicovol wordt, moeten de A2 en de N294 (belangrijke toevoeroute Chemelot) worden afgesloten. De tijdelijke verkeerssituatie die ontstaat is onwenselijk, voldoet niet aan de richtlijnen (zie toelichting) en staat haaks op de oorspronkelijke bedoeling van het project. Tot slot zal de extra vertraging leiden tot onrust bij provincie Limburg en omliggende gemeentes.

Variant 3 – Direct stoppen

(extra budget €22 mln.)

Met deze optie stopt het project. U realiseert het Tracébesluit niet, er ontstaat grote politiek-bestuurlijke onrust en met de te maken en gemaakte kosten (ca €445 mln.) zijn we weer bij de oorspronkelijke situatie (zie bijlage 1). Bij deze optie moet het contract met de aannemer worden afgekocht en de vervanging van de kunstwerken (de vernieuwingsopgave) opnieuw aanbesteed worden. Ook hier geldt dat de totale prijs van de renovatie bij opnieuw aanbesteden naar verwachting sterk stijgt, dat afsluiting A2 en N294 nodig kan zijn en dat de ontstane verkeerssituatie onwenselijk wordt (zie toelichting).

De tot nu toe verrichte werkzaamheden zijn hoofdzakelijk gericht om de omgeving klaar te maken voor de daadwerkelijke verbreding van de weg. Mocht u later het traject willen verbeteren, dan moet er een nieuwe langdurige planprocedure worden doorlopen.

Dekkingsbron

Financiële en economische belangen van de Staat

Er zijn geen goede alternatieve wegenprojecten of spoor- en vaarwegen in Zuid-Nederland die u kunt aanwenden om het benodigde budgettekort te dekken. Mocht u binnen het wegendomein een bron zoeken, moet u minstens twee andere projecten stoppen. Als u binnen Zuid-Nederland een bron zoekt, raakt u een project dat de Brainportregio ontsluit. In Zuid-Nederland zijn alle andere (wegen)projecten reeds afgeroomd of in realisatie. Deze besluitvorming loopt vooruit op de integrale besluitvorming in het voorjaar van 2026, waar gegeven de in te passen problematiek op het Mobiliteitsfonds het schrappen van projecten voor zal liggen. [Financiële en economische belangen van de Staat](#)

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Bypass Geleenbeek

De realisatie van de bypass Geleenbeek kan pas plaatsvinden nadat de werkzaamheden aan de weg zijn afgerond. Omdat een besluit over de dekkingsbron voor de realisatie nu niet nodig is, is het advies om dit besluit op een later tijdstip te nemen. DGWB en DGMo stemmen hierover af.

Beaumix

De appreciatie naar aanleiding van de motie met betrekking tot de toepassing van Beaumix op de A2 (29383-437) is nog niet naar de Kamer gestuurd. Tot die tijd is de insteek om de nu vigerende landelijke richtlijn te volgen. Deze geeft aan dat toepassing van Beaumix kan, mits wordt voldaan aan de bodemregelgeving en zorgplicht.

Omgeving en bestuurlijk krachtenveld

Dit project is één van de twee wegenprojecten in Limburg. Gezien de belangrijke functie van de weg in de regio, is de omgeving zowel financieel als bestuurlijk intensief betrokken bij het project. De provincie is positief-kritisch, hecht sterke waarde aan het project en heeft € 35 mln. bijgedragen. Dit bedrag is prijspeil 2017 en is sindsdien niet geïndexeerd. Provincie Limburg overweegt dit bedrag te indexeren, afhankelijk van ontwikkelingen rondom de Maaslijn. In 2019 heeft de Tweede Kamer via motie (Van Aalst, PVV) aangedrongen op versnelling; in 2021 benoemde uw voorganger het project als een kansrijke kandidaat voor versnelde realisatie, omdat het Tracébesluit onherroepelijk is en geen stikstofbelemmering bestaat.

Communicatie

Na uw besluit informeert RWS de provincie Limburg ambtelijk. De Tweede Kamer wordt middels de onderstaande passage in de MIRT-brief geïnformeerd. RWS bereidt ook een woordvoeringslijn en Q en A's voor met DCO.

Voorgestelde tekst:

Het project A2 Het Vonderen - Kerensheide wordt geconfronteerd met een aantal uitdagingen die tot extra kosten en twee jaar vertraging leiden. Het betreft onder meer het nemen van noodzakelijke maatregelen ten behoeve van een beschermde vleermuissoort. Door voortschrijdend ecologisch inzicht is sprake van een wezenlijke wijziging van de situatie. Hiervoor worden vier extra faunapassages aangelegd worden en twee bestaande faunapassages aangepast. Deze werkzaamheden kunnen alleen plaatsvinden tijdens de winterslaap van de

betreffende vleermuizen. Daarnaast zijn er enkele tegenvallers door onder andere bodemsaneringen, bestrijding van ongewenste plant- en diersoorten en benodigd archeologisch onderzoek. Er is uitgebreid ecologisch en juridisch onderzoek gedaan, maar zonder extra maatregelen voor de vleermuizen kan het project niet doorgaan. Daarom zijn de extra middelen vrijgemaakt uit het Mobiliteitsfonds. De MIRT-mijlpaal openstelling ligt nu op eind 2029.

Openbaarmaking

Onderdelen van deze nota kunnen niet openbaar gemaakt worden vanwege de bedrijfsgevoelige informatie.

De directeur-generaal Rijkswaterstaat,

Martin Wijnen

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Memo varianten (financieel en opbrengst)	Toelichting uitvoeringsmogelijkheden A2 Het Vonderen-Kerensheide

Toelichting/bijlagen

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Inhoud en scope

De planstudie (2010–2019) heeft geleid tot het besluit om de bestaande spitsstroken om te bouwen tot twee keer drie volwaardige rijstroken met vluchtstroken en de vervanging van elf kunstwerken en het dynamisch verkeersmanagementsysteem. Het Tracébesluit is onherroepelijk en bevat meerdere omgevingswensen, waarmee breed draagvlak is gecreëerd. Naast de oorspronkelijke scope zijn nu aanvullend vier nieuwe faunapassages nodig en moeten twee te vernieuwen kunstwerken worden voorzien van een faunastroom voor de ingekorven vleermuis.

Ingekorven vleermuis

Ingekorven vleermuizen zijn zeer zeldzaam in Nederland en komen alleen in het zuiden van het land voor, met voortplantings- en rustplaatsen verspreid langs de A2. Ongeveer 40% van de totale Nederlandse populatie kruist tot meerdere keren per nacht het projectgebied A2VK. Voor de negen locaties waar ingekorven vleermuizen de A2 kruisen zijn geen maatregelen voorzien in het tracébesluit, omdat pas bij actualisatie van de natuuronderzoeken in 2024 bleek dat dit noodzakelijk was.

Uit extra gesprekken met en advies van ecologen en de landsadvocaat is gebleken dat de mitigerende maatregelen het absolute vergunbare minimum is om de leefomgeving van de ingekorven vleermuis in stand te houden. De landsadvocaat heeft hierbij geadviseerd dat de hoge meerkosten geen zwaarwegende reden om geen of minder mitigerende maatregelen te treffen.

Navraag bij onze buurlanden heeft niet tot nieuwe oplossingsrichtingen geleid. Het huidige maatregelenpakket is een strenge versobering van Duitse regelgeving, België heeft nog niet met het beestje te maken gehad bij infraprojecten.

Omdat de verbreding van de A2 het leefgebied van de ingekorven vleermuis raakt, is voorwaarde van de vergunning van RVO dat alleen gebouwd mag worden tijdens de winterslaap van het diertje. Dit is de voornaamste reden voor de vertraging van het project.

Tijd en planning

Door de knelpunten is gekozen voor een beheerste start van de uitvoering in het najaar van 2025. De bouw van de extra scope mag alleen plaatsvinden tijdens de winterslaap van de vleermuizen (oktober – medio april) waardoor niet alle werkzaamheden in één winter kunnen worden uitgevoerd. Er zijn minimaal twee winters nodig voordat de definitieve verbreding kan starten en daarmee verschuift de MIRT-mijlpaal met minimaal twee jaar (31-12-2029).

Dekkingsbron

Financiële en economische belangen van de Staat

Er zijn geen goede alternatieve wegenprojecten of spoor- en vaarwegen in Zuid-Nederland die u kunt aanwenden om dit tekort te dekken. Mocht u binnen het wegendomein een bron zoeken, moet u minstens twee andere projecten stoppen. Als u binnen Zuid-Nederland een bron zoekt, raakt u een project dat de

Brainportregio ontsluit. In Zuid-Nederland zijn alle andere (wegen)projecten reeds afgeroomd of in realisatie.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Financiële en economische belangen van de Staat

Deze besluitvorming loopt vooruit op de integrale besluitvorming in voorjaar 2026.

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Projectfinanciën

Voor de voorkeursvariant is een aanvullend budget van € 178 miljoen nodig. Daarmee wordt het volledige Tracébesluit uitgevoerd: de verbreding naar 2x3 rijstroken met vluchtstrook, vernieuwing van alle kunstwerken en Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en een ecologisch optimale inpassing. De kosten van de extra maatregelen en de vertraging bedragen € 158 mln. en overige tegenvallers € 63 mln. Op de kosten voor de extra maatregelen is door externen een second opinion uitgevoerd. Daaruit blijkt dat deze alleszins redelijk zijn. De totale extra kosten voor het uitvoeren van het TB komen uit op een bedrag van € 221 miljoen; hiervan wordt € 43 miljoen gedekt uit het huidige projectbudget.

Tijdelijke verkeerssituatie en veiligheid

Als u kiest voor variant 2 of 3, brengt de tijdelijke verkeerssituatie van 2x3 rijstroken en een snelheidsbeperking van 90 km/uur aanzienlijke risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid. De indeling voldoet niet aan de geldende nationale en Europese ontwerpisen en leidt tot een onregelmatig wegbeeld. Wisselingen in het aantal rijstroken en vluchtstroken, soms ook met verschillen in breedte, zorgen voor onduidelijkheid en onrust bij weggebruikers. Dit vergroot de kans op ongevallen en maakt de situatie voor zowel weggebruikers als wegbeheerder onwenselijk.

Urgentie instandhoudingsopgave

De instandhoudingsopgave voor de A2VK is urgent, omdat elf kunstwerken uit de jaren '60 constructief aan het einde van hun levensduur zijn en niet berekend zijn op de huidige verkeersintensiteit en -belasting. Bij kunstwerk (KW) 16 en 17 zijn schades aan het beton geconstateerd. Voor KW17 is een aanvullende waarschuwing gegeven voor kritische scheurvorming, beide kunstwerken worden gemonitord op scheurvorming. Zonder tijdige vernieuwing dreigen afsluitingen, met grote gevolgen voor bereikbaarheid en veiligheid in Zuid-Limburg. Daarnaast zijn de DVM-systemen en camera's technisch zo verouderd dat reserveonderdelen niet meer leverbaar zijn.

Bypass Geleenbeek

In het Tracébesluit is de aanleg van een bypass van de Geleenbeek onder het Julianakanaal opgenomen (als klantwens van het Waterschap Limburg). Deze 'Bypass Geleenbeek' heeft als doel hoogwaterveiligheid, vismigratie en droge faunamigratie te verbeteren en/of mogelijk te maken. Door het projectteam zijn een groot aantal varianten uitgewerkt. Deze varianten zijn beoordeeld op uitvoerbaarheid, risico's bij realisatie (met name lekkage), Arbo veiligheid, scheepvaarthinder en het voldoen aan het Tracébesluit. De bypass vraagt separate besluitvorming over de uitvoeringsvariant.

Bijlage 1: Memo varianten

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

- **Variant 1 Volledige uitvoering TB** is financieel zwaar, maar inhoudelijk meest stabiel. → budgettoevoeging levert zekerste scope.
-> *doelstelling project behaald*
- **Variant 2 Faseren** oogt aantrekkelijker qua kas nu, maar creëert grotere uitvoerings- en financiële risico's.
→ lijkt financieel aantrekkelijk, maar door uitstel en claims naar verwachting ruim duurder dan V1 met substantiële extra risico's (we weten niet hoe de marktsituatie op dat moment is, we lopen het risico dat de resterende scope meer kost dan we nu denken). Politieke onrust/juridische procedures omdat gedurende 2 tot 4 jaar er geen sprake is van een verbrede weg.
-> *behalen doelstelling project wordt uitgesteld (met risico van afstel)*
- **Variant 3 Stoppen** schuift de noodzakelijke vernieuwingsopgave (V&R) door en kent hoge juridische en politieke risico's. Er is ook sprake van grote onzekerheid m.b.t. kosten voor V&R opgave. Grootste bezwaar: geen uitvoering TB en verbreding A2.
→ geen verbreding A2, risicovolle V&R-opgave en veel politieke onrust/juridische procedures. -> *doelstelling project niet behaald*

Stoplichtmatrix

Criterium	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Kosten (totaal)	● hoog	● zeer hoog	● lager
Uitvoerbaarheid	● goed	● complex	● complex
Risico's/ claims	● goed	● hoog	● hoog
V&R-opgave	● goed	● lager	● complex
Verbreding A2	● goed	● onzekerheid TB*	● geen verbreding

* Risico bij variant 2 is dat na afronding eerste fase alsnog besloten wordt het project geheel te stoppen.

Tabel 1: Wat levert het op

Variant	Wat kost het	Belangrijkste kostenposten (samengevat)	Wat krijgen we ervoor terug?
1-Uitvoering TB + extra maatregelen	€ 601 mln	TB-uitvoering inclusief extra maatregelen.	• Volwaardige 2x3 rijstroken + vluchtstrook • Vernieuwing alle kunstwerken en DVM • Ecologisch optimale inpassing • Geen resterende V&R-opgave
2-Faseren binnen beschikbaar budget	€ 666 mln	Gefaseerde uitvoering TB inclusief extra maatregelen. Claims aannemer, jaarlijkse instandhoudingskosten organisatie en regulier beheer en onderhoud A2.	• Langere tijd een onwenselijke verkeersonveilige tijdelijke wegsituatie. Tijdelijk 2x3 rijstroken (90 km/u, geen vluchtstrook), beperkt aantal verbredingen, • Grotere onzekerheid m.b.t. het budget • Gefaseerde V&R-vervanging, verminderde constructieve veiligheid van bestaande KW'n.
3-Direct stoppen	€ 445 mln	Afbouw/beëindiging, claims	• Geen verbreding van A2 (niet realiseren TB) • Volledige V&R vervanging blijft bestaan • Een onwenselijke verkeersonveilige tijdelijke wegsituatie • Nieuw Tracébesluit noodzakelijk • Grote onzekerheid m.b.t. het budget • Compensatie groenstructuur, K/L verlegd, dassen verplaatst, aanpassingen onderliggende infra

Achtergrond

Rijkswaterstaat voert samen met opdrachtnemer Boskalis Nederland het project Verbreding A2 Midden-Limburg (A2VK) uit, gelegen tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide. Het project is in de zomer van 2023 gegund en inmiddels vol in de voorbereidende realisatiefase buiten.

Begin 2024 is het project geconfronteerd met een majeure uitdaging die zowel de planning (MIRT-eindmijlpaal) als de financiën van het project aanzienlijk beïnvloedt. De juridische en technische implicaties zijn tussen april 2024 en april 2025 uitgewerkt en beoordeeld. Het beschikbare projectbudget is ontoereikend om deze tegenvaller op te vangen.

De kern van het probleem ligt in aanvullende maatregelen voor het leefgebied van de ingekorven vleermuis, een zeer zeldzame en op basis van de Europees Habitatrichtlijn beschermde diersoort. Deze zijn noodzakelijk om te voldoen aan de wettelijke vereisten voor het verkrijgen van de ontheffing Flora en Fauna (Omgevingsvergunning). De vergunning is door de RVO (Bevoegd Gezag namens LNNV) verleend. In de Nota ter Informatie van 28 januari 2025 (kenmerk RWS-2025/726) is hierover melding gemaakt. De extra maatregelen leiden tot aanvullende scope, aanvullend budget en een extra bouwtijd van twee jaar.

Veranderingen in de scope

Om de verbreding van de A2VK (volgens Tracébesluit) te kunnen uitvoeren, zijn aanvullende maatregelen nodig. Naast de oorspronkelijke scope (ombouw naar 2x3 rijstroken met vluchtstrook en de vervanging van elf kunstwerken en het dynamisch verkeersmanagementsysteem) zijn nu aanvullend vier nieuwe faunapassages nodig en moeten twee te vernieuwen kunstwerken worden voorzien van een faunastrook voor de ingekorven vleermuis. Daarnaast zijn nog aanpassingen aan de verlichting nodig. Deze fysieke aanpassingen, de eisen uit de vergunning en de tijds- en contractuele gevolgen, zorgt voor een extra bouwtijd van twee jaar en extra benodigd budget van € 178 mln. Het totaal benodigde budget voor de A2VK komt daarmee op € 601 mln.

Wat is het alternatief?

Als nu nog geen aanvullend budget beschikbaar gemaakt kan worden, dan is een gefaseerde uitvoering een alternatief. Het huidige beschikbare budget wordt taakstellend en er is besluitvorming nodig over de start van de vervolgfase (uitvoering gehele TB) en het daarbij behorende budget. Dat klinkt aantrekkelijk, de lasten spreiden en stap voor stap werken aan de realisatie van het TB. In de praktijk blijkt dit duurder uit te vallen en de tijdelijke verkeerssituatie is minder solide. Met de ontmantelde spitsstrook blijft de huidige tijdelijke rijstrookindeling met 2x3 rijstroken, zonder vluchtstrook en met een snelheidsbeperking van 90 km/u (24/7), langer "tijdelijk" tot besluitvorming over de vervolgfase.

Hoeveel budget nog beschikbaar is, is afhankelijk van de te maken kosten voor al gestart werk. We verwachten ook claims vanuit de aannemer en er zal besloten moeten worden of de huidige Opdrachtnemer aan boord blijft (en wil blijven) tot de start van de vervolgfase. Voor het resterende budget schatten we in dat alleen de meest kritieke kunstwerken kunnen worden vervangen en de verbreding beperkt blijft tot enkele delen. Daarmee blijft ook een belangrijk deel van de vervangings- en renovatieopgave, die onderdeel is van de bestaande scope, bestaan.

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Het prijskaartje bij deze variant is de toevoeging van ongeveer € 243 mln. aan het huidige budget. Dat betekent dat het totale benodigde budget voor de A2VK € 666 mln. wordt. De daadwerkelijke hoogte is afhankelijk van de tijd tussen de uitvoeringsfase en het wel/niet aan boord houden van de Opdrachtnemer.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

En wat kan nog meer: geheel/direct stoppen

De derde variant lijkt op papier de goedkoopste, met een aanvullend benodigd bedrag van € 22 mln. De maatschappelijk kosten van deze variant bedragen € 445 mln. Bij deze variant wordt nauwelijks iets uitgevoerd van de initiële scope en leidt in de praktijk tot hogere kosten en langere doorlooptijden door o.a. een nieuwe marktbenadering met grote onzekerheden. Daarbij moet wel het al gestarte werk worden afgerond en de noodzakelijke (groen)compensatie geregeld. Wat deze variant vooral problematisch maakt, zijn de gevolgen buiten het fysieke werk om. RWS moet afscheid nemen van de Opdrachtnemer. Er worden claims vanuit de omgeving verwacht en het TB vraagt besluit over mogelijke uitvoering op later moment met benodigd extra budget.

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Variant 1 – Uitvoering Tracébesluit (TB) + extra maatregelen

Voor deze variant is een aanvullend budget van € 178 miljoen nodig. Daarmee wordt het volledige Tracébesluit uitgevoerd: de verbreding naar 2x3 rijstroken met vluchtstrook, vernieuwing van alle kunstwerken en Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), en een ecologisch optimale inpassing. Groot voordeel van deze aanpak is dat er geen Vervanging & Renovatie-opgave resteert, de gehele opgave wordt in één keer afgerond.

Tabel 2: Uitwerking Variant 1	
Wat ervoor terug:	- TB geheel uitgevoerd met volwaardige 2x3 rijstroken + vluchtstrook, alle kunstwerken en DVM vernieuwd; - Ecologisch optimaal ingepast - Geen V&R-opgave
Wat moet:	Uitvoering TB + extra scope om aan eisen omgevingsvergunning te voldoen.
Wat niet meer:	NVT
Wat is op korte termijn noodzakelijk	Besluit Minister IenW Aanvulling projectbudget
Aandachtspunten	Voldoen aan eisen omgevingsvergunning
Voorziene risico's beheerder	Geen

Variant 2 – Faseren binnen beschikbaar budget

Per 1 september 2025 is nog € 321 miljoen beschikbaar. Binnen dit budget kan echter niet aan het volledige Tracébesluit (TB) en de basisscope worden voldaan, vanwege de verplichtingen uit de verleende Flora- en faunavergunning (ingekorven vleermuis). Een definitieve inschatting van de scope is niet te geven, omdat hierover nog over onderhandeld moet worden met de opdrachtnemer. Het projectteam schat in dat hier een aanvullend budget van € 243 miljoen nodig is. Deze gesprekken zijn nog niet opgestart om verdere vertraging te voorkomen.

De verwachting is dat binnen dit scenario de volgende onderdelen kunnen worden gerealiseerd:

- Afronden van de huidige werkzaamheden
- Een beperkt aantal verbredingsdelen (waar geen vleermuismaatregelen nodig zijn)

- Vervanging van enkele kritieke kunstwerken (KW16 en 17, KW15 wordt gesloopt en niet vervangen)
- Aanleg van DVM-systemen
- Tijdelijke 2x3 rijstroken met snelheidsbeperking (90 km/u) zonder vluchtstrook
- Uitvoering van de compensatieverplichting voor flora en fauna.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Claims van de opdrachtnemer en bestuurlijke omgeving kunnen het beschikbare budget echter verder onder druk zetten.

Wat resteert in deze variant: een Vervanging & Renovatie-opgave van kritieke kunstwerken, een langere instandhouding van de tijdelijke wegingdeling van 2x3 rijstroken met een snelheidsbeperking van 90 km/u die niet voldoet aan geldende nationale en Europese (ontwerp) eisen, en een nog te nemen besluit over de uitvoering van het niet gerealiseerde deel van het TB (waaronder de bypass Geleenbeek).

Tabel 3: Uitwerking Variant 2	
Wat ervoor terug:	- Afronden van de huidige werkzaamheden - Een beperkt aantal verbredingsdelen (waar geen vleermuismaatregelen nodig zijn) - Vervanging van enkele kritieke kunstwerken (KW16 en 17, KW15 wordt gesloopt en niet vervangen) - Aanleg van DVM-systemen - Tijdelijke 2x3 rijstroken met snelheidsbeperking (90 km/u) zonder vluchtstrook - Uitvoering van de compensatieverplichting voor flora en fauna.
Wat moet:	Huidige/gestarte werkzaamheden in uitvoering moeten worden afgerond (o.a. waterlopen, OWN, K&L, compensatie saneringen flora, verplaatsing dassen)
	Besluit over moment van start restant uitvoering TB
	Besluit over wel/niet aan boord houden Opdrachtnemer
Wat niet meer:	Nieuwe werken worden niet gestart (o.a. sloop KW'en, verbredingen)
	Afhankelijk van tijdstip besluitvorming gaat 1 ^e vierkante weekendafsluiting in wk 46 2025 wel/niet door
Op korte termijn noodzakelijk	Besluit Minister IenW
	Vervanging KW's 16 en 17
	Sloop KW 15
	Vervanging DVM-systeem
	Vervanging asfaltconstructie
	Besluitvorming duur van tijdelijkheid 2x3 90 km/u
Aandachtspunten	Voldoen aan eisen omgevingsvergunning
Voorziene risico's beheerder	• Rijstroken: In variant 2 wordt gesproken van een 'tijdelijke' indeling van de weg met 2x3 rijstroken met een snelheidsbeperking van 90 km/uur. Deze situatie moet langer in stand worden gehouden. De indeling voldoet niet aan geldende nationale en Europese (ontwerp) eisen. Het levert een onregelmatig wegbeeld op voor de weggebruiker wat onveilige situaties in de hand kan werken. Dit wordt veroorzaakt door meerdere

	wisselingen van aantal rij- en vluchtstroken, die mogelijk ook nog in breedte verschillen over het traject. Dit maakt deze situatie voor het District op zijn minst onwenselijk. Aan de hand van eventuele ontwerpen kan een definitief oordeel worden geveld. • DVM: In variant 2 wordt gesproken over het al dan niet vervangen van de DVM-systemen. De systemen op dit traject zijn end-of-life. Dit houdt in dat er, in het geval van niet vervangen van de systemen, vaak storingen/uitval gaat optreden. Dit heeft tot gevolg dat er een veiligheidsknelpunt ontstaat op het gebied van incidentmanagement. Rijstroken kunnen niet meer gezien (camera's) of afgekruist (matrixborden) waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan voor weggebruikers en eigen personeel op het moment dat er een incident op de weg plaatsvindt. • Vernieuwing en Renovatie (VenR): Kunstwerk 16 en 17 staan onder monitoring en zijn kritisch. Dit houdt in dat hier op korte termijn moet worden ingegrepen. Op het moment dat deze kunstwerken nu uit de scope verdwijnen (of naar achteren schuiven in de tijd) zijn aslastbeperking en/of afsluiten een reële optie. Daarnaast nemen de kosten voor het uitvoeren van de V&R opgave drastisch toe en moet dit werk in stevige concurrentie binnen de huidige opgave worden neergezet. Dit geldt ook voor de opgave aan de overige kunstwerken (KW 3/4/8/10/11/12/13). Voor deze laatste geldt dat er feitelijk meer tijd is tot aan de ETL, maar zal tot vele malen hogere kosten leiden in de uitvoering t.o.v. het huidig contract. Bovenstaande is gebaseerd op de risico's buiten. Daarnaast moet er bij het 'teruggeven' van de assets richting regio, rekening gehouden worden met een aanzienlijke capaciteit (AM – V&R – OM), die op dit moment zowel niet voorzien als niet voorhanden is.
--	--

Datum

22 oktober 2025

Onze referentie

RWS-2025/28572

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Variant 3 – Direct stoppen

Voor deze variant is naar inschatting een aanvullend budget van € 22 mln. nodig. U realiseert het Tracébesluit niet, er ontstaat grote politiek-bestuurlijke onrust en heeft het uitgegeven geld (€ 445 mln.) niet geleid tot een wezenlijke verbetering van de Rijksweg. Voor dit bedrag worden twee kritieke kunstwerken vernieuwd, één gesloopt, het verkeersmanagementsysteem vernieuwd en krijgt de rijksweg een nieuwe asfalt laag. De overgebleven kunstwerken dienen binnen 15 jaar te worden vervangen (kosten ca. € 86 mln.).

Het gestarte werk moet worden afgerond waaronder de compensatieverplichting voor de gesaneerde groenstructuur. De tijdelijke indeling van de weg met snelheidsbeperking van 90 km/u, moet langer in stand gehouden worden en een aanzienlijke claim van de Opdrachtnemer kan worden verwacht. Voor de claims uit de omgeving wordt rekening gehouden met de terugvordering van de financiële bijdragen van de provincie en de gemeenten. Wat in deze variant resteert is de besluitvorming over handhaving TB en de verwachting over alsnog een verbreding van de A2VK op termijn. Een nieuw Tracébesluit is daarbij dan noodzakelijk.

Tabel 4: Uitwerking Variant 3	
Wat ervoor terug:	- Afronden al gestart werk; - Uitvoeren compensatieverplichting gesaneerde groenstructuur; - Tijdelijke snelheidsbeperking (90 km/u)
Wat moet:	- Huidige/gestarte werkzaamheden in uitvoering moeten worden afgerond (o.a. waterlopen, OWN, K&L, compensatie saneringen flora, verplaatsing dassen) - Uitwerken nieuwe aanbesteding V&R opgave - Besluit over wel/niet aan boord houden Opdrachtnemer
Wat niet meer:	- Verbeteren doorstroming A2 in Limburg - Aanpassen van 2 naar 3 rijstroken

	Aanvulling projectbudget
Wat is op korte termijn noodzakelijk	Besluit Minister IenW
	Vervanging KW's 16 en 17
	Sloop KW 15
	Vervanging DVM-systeem
	Vervanging asfaltconstructie
	Besluitvorming duur van tijdelijkheid 2x3 90 km/u
Aandachtspunten	Voldoen aan eisen omgevingsvergunning
Voorziene risico's beheerder	Voor variant 3 geldt dezelfde onderbouwing/beschrijving als weergegeven bij variant 2.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

De varianten - financieel

Onderstaand overzicht (tabel 5) geeft per variant de belangrijkste kostenposten en de verwachte financiële impact van de drie uitvoeringsvarianten. Voor Variant 1 zijn de kosten gebaseerd op volledige realisatie van het Tracébesluit (TB) inclusief extra maatregelen, en zijn de ramingen relatief zeker. Voor Variant 2 en Variant 3 geldt dat een deel van de inschatting afhankelijk is van lopende onderhandelingen met de opdrachtnemer en nog niet volledig gedefinieerde maatregelen. Daarom zijn voor deze varianten de cijfers deels gebaseerd op expert judgement, aannames en voorlopige ramingen. Waar relevant is de bron van de bedragen vermeld (raming, kentallen, inschrijvingsbegroting opdrachtnemer en expert judgement), evenals een indicatie van de bandbreedte of onzekerheid.

Tabel 5: Kostenposten Bedragen x1 mln. incl. BTW	Variant 1 – TB + extra	Variant 2 – TB + extra gefaseerd	Variant 3 – Stoppen	Bron	Bandbreedte/ zekerheid
Gemaakte kosten t/m 08-2025	102	102	102	SAP RWS	100%
Uitvoering resterend initiële scope	278	278	30	WVSO BKN	85%
Extra maatregelen voor uitvoering TB	221	221		WVSO BKN	85%
Fasering/ uitstelkosten		50		Expert judgement	50%
Afbouw & beëindiging			10	Expert judgement	50%
Instandhouding (o.b.v. 3 jaar)		15	15	Expert judgement	85%
Claim Opdrachtnemer		PM*	100	Expert judgement	50%
Claims omgeving		PM**	44	Raming RWS	85%
No regret maatregelen/ Herstel initiële staat			144	Raming BKN	50%
Prognose totale kosten	601	666	445		
Huidige projectbudget	423	423	423		
Aanvullend budget nodig voor varianten, bovenop huidige projectbudget.	178	243	22		
VenR opgave (geen verbreding)			86	Raming BKN	50%
Prognose Bypass Geleenbeek***	36	36	36	Raming RWS	85%

*Uitgangspunt is dat we doorgaan met deze Opdrachtnemer en een "wachtstand" overeenkomst sluiten. Afhankelijk van lengte wachtstand en veranderende marktomstandigheden, zal heronderhandeling met ON nodig zijn.

**Of er claims komen is afhankelijk van tijdsduur tot uitvoering restant.

*** Besluitvorming over dekking Bypass Geleenbeek op later moment.

Datum
22 oktober 2025

Onze referentie
RWS-2025/28572

Bijlage(n)
1

Aan
Minister



De bewindspersonen

Dir. Mobiliteit en Gebieden:
MIRT-coördinatie

Rijnstraat 8
Den Haag

Contactpersoon
Joris Cornelissen
MIRT-coördinator
Goederenvervoercorridors

M +31(0)6-15453422
E joris.cornelissen@minienw.nl

beslisnota

Inzet Rijksmiddelen t.b.v. besluiten BO MIRT
Goederenvervoercorridors 2025

Datum: 24 oktober 2025

Kenmerk

IenW/BSK-2025265292

Beslistermijn

31 oktober 2025

Bijlagen

2

Inleiding en doel

In deze nota vragen wij uw akkoord op de inzet van rijksmiddelen uit het Goederenvervoercorridorbudget ten behoeve van het BO MIRT

Goederenvervoerscorridors (GVC) op 6 november 2025.

De besluiten worden gedekt uit het restant van het budget "Reservering BO MIRT Goederenvervoer" (€ 0,729 mln., art.11 MF), bestaand budget € 4,322 mln. aangevuld met € 58,215 mln. van het nieuwe toegekende IPG-budget (totaal € 79 mln.) en € 43 mln. aan Truckparking budget zoals onlangs door u besloten. Het IenW DO Goederenvervoer en Logistiek (ook wel: DO+) heeft 7 oktober jl. ingestemd met de voorgestelde besluiten op voorwaarde van latere goedkeuring door u.

De besluiten die voorliggen zijn zowel 'reguliere besluiten' die voortkomen uit het Rijk-Regio Programma Goederenvervoercorridors (afgestemd op het DO GVC van 18 september jl.), aangevuld met eerdere voornemens bij het definitief toegewezen extra budget (Kijfhoek, Modal Shift, Truckparking). In totaal gaat het om € 106,266 miljoen aan besluiten (dat is inclusief uw eerdere besluit van 30 mln. voor Kijfhoek en 43 mln. voor Truckparking, zie nota IENW/BSK-2025/234059).

Een tabel met financiële besluiten (en dekking) is in de beslisnota opgenomen. Voor een uitgebreider beeld daarvan verwijzen we naar bijlage 1 en voor de besluiten/besluitteksten naar bijlage 2 waarin ook de cofinanciering door de regio bij de besluiten is opgenomen. Zoals gebruikelijk ontvangt u later nog een aparte Informatienota als voorbereiding op het BO MIRT Goederenvervoercorridors met een agenda en de annotaties bij de besluiten.

Alle voorgestelde maatregelen dragen bij aan de verdere versterking van onze internationale multimodale goederenvervoercorridors en de daarop gelegen multimodale knooppunten (zeehavens en economische clusters in het achterland). Een goed functionerend multimodaal goederenvervoersysteem is randvoorwaardelijk voor een sterke Nederlandse, en Europese, economie.

Wij vragen U:

1. In te stemmen met de inzet van € 9 mln. voor de uitbreiding van de Modal Shift (€ 7 mln. voor Binnenvaart en € 2 mln. voor Spoor).
2. In te stemmen met de vrijgave van eerder gereserveerde bedragen voor de Realisatiepacten Multimodale Knooppunten: totaal: € 4,242mln. Amsterdam (€ 1 mln.), Moerdijk (€ 1 mln.), North Sea Ports (€ 1 mln.), Sittard-Geleen/Stein (€ 1mln.) en Nijmegen (€ 0,242 mln.).
3. In te stemmen met de overige GVC-MIRT-besluiten.
4. In te stemmen met het mandateren van de Programmaraad Goederenvervoercorridors om op het BO MIRT GVC eerder gereserveerde bedragen voor de Realisatiepacten Multimodale Knooppunten vrij te geven.
5. Kennis te nemen van de start van de regeling Clean Energy Hubs.

Nadere toelichting bij besluitpunten

In onderstaand financieel overzicht Goederenvervoercorridors vindt u de besluiten met de bijbehorende dekking.

Omschrijving besluit	Benodigd budget besluit	Dekking komt uit
Bereikbaarheid R'damse haven	2.000.000	IPG: 1mln Realisatiepacten (M) en 1mln uit Realisatiepacten (S)
SPUK Optimalisatie WHK	11.680.000	IPG: 5,84mln Realisatiepacten (M) en 5,84mln Beter Benutten BV (M)
Cofinanc. Walstroom achterland	750.000	IPG: 0,75mln Beter Benutten BV (M)
Besluit Kijfhoek	30.000.000	IPG: 17mln Beter Benutten Spoor (S), 6mln Realisatiepacten (M), 6mln Realisatiepacten (S) en 1mln Reservering TVOV (S)
Botlek emplacement 740m	500.000	IPG: 0,5mln Realisatiepacten (S)
Lastmile spoor	300.000	IPG: 0,285mln Realisatiepacten (S) en 0,015mln Reservering BO MIRT GVV
SPUK-binnenhaven	2.000.000	IPG: 2mln Beter Benutten BV (M)
Modal Shift van weg naar water	7.000.000	IPG: 7mln Subsidie Modal Shift (M)
Modal Shift van weg naar spoor	2.000.000	IPG: 2mln Subsidie Modal Shift (S)
Implementatie BDI	2.000.000	IPG: 1mln Digitalisering MMGVV systeem (M) en 1mln Digitalisering MMGVV (S)
Truckparkeren	43.000.000	Truckparking (M): 15mln Korte termijnpakket extra parkeercapaciteit en 28mln Realisatie beveiligde truckparkings
Kraanbare trailers	40.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Verslogistiek	40.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Autonoom rijden	45.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Roll-on/roll-off	50.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Autonoom varen	22.500	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Supply network visibility	60.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
WG EU-fondsen	36.300	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
WG digitale transitie	120.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Transpect	300.000	Reservering BO MIRT GVV (M+S)
Realisatiepact Amsterdam	1.000.000	Bestaand budget MZ (M)
Realisatiepact Moerdijk	1.000.000	Bestaand budget MZ (M)
Realisatiepact North Sea Ports	1.000.000	Bestaand budget MZ (M)
Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein	1.000.000	Bestaand budget MZ (M)
Realisatiepact Nijmegen	242.500	Bestaand budget MZ (M)
WG Truckparkings	80.000	Bestaand budget WenV (M)
Totaal	106.266.300	

Na bovenstaande besluiten resteert van het onlangs toegekende extra € 79 mln. IPG-budget nog € 20,785 mln. voor toekomstige (BO MIRT GVC) besluitvorming (zie bijlage 1 voor een onderverdeling hiervan).

Onderstaand worden de belangrijkste besluiten nog kort toegelicht.

Toelichting modal shift regeling (onderdeel besluit 1)

De modal shift aanpak wordt voortgezet. Voor 2026 en 2027 worden additionele middelen beschikbaar gesteld van € 7 mln. voor modal shift naar het water en € 2 mln. voor een modal shift naar het spoor. De middelen worden benut voor modal shift subsidies, aanbesteding van bargelijnen en inzet van logistieke makelaars om modal shiftpotentie te ondersteunen.

Toelichting bij vrijgave gereserveerde middelen Realisatiepacten Bovengemiddelde Multimodale Knooppunten (besluit 2)

Voor de uitvoeringsfase van de Realisatiepacten Versterking Multimodale Knooppunten zijn eerder op het BO MIRT GVC al reserveringen gemaakt (€ 1 mln maximaal per knooppunt met € 1 mln maximaal cofinanciering vanuit de regio). Overblijvend budget voor de realisatiepacten blijft conform afspraak daarvoor gereserveerd. De basis van de vrijgave van de middelen is een eerder door Rijk-regio geaccordeerd uitvoeringsplan. Voor Knooppunt Nijmegen zal in eerste instantie een lager bedrag worden vrijgegeven, omdat nog niet alle onderwerpen van het uitvoeringsplan voldoende zijn uitgewerkt.

Toelichting bij overige genomen GVC-besluiten (besluit 3)

De besluiten/besluitteksten zijn voorbereid en eerder overeengekomen tussen rijk en Regio op het DO GVC van 18 september jl.

Toelichting Bereikbaarheidsaanpak Rotterdamse Haven (onderdeel besluit 3)

Dit betreft een reservering voor 2026 ten behoeve van maatregelen voor de Bereikbaarheidsaanpak Rotterdamse Haven (ook wel: *Pact van Portlantis*), bij opstopping van aanvoerwegen en de Rotterdamse Ruit door groeiend personenverkeer en containervervoer. Nadere invulling maatregelenpakket en benutting van de reservering volgt in Q4 2025 en/of Q1 2026.

Toelichting implementatie BDI (onderdeel besluit 3)

Digitalisering is een van de prioriteiten in de Beleidsagenda Goederenvervoer. Voor een optimaal multimodaal goederenvervoersysteem is het randvoorwaardelijk dat verladers relevante en actuele data over de modaliteiten heen beschikbaar hebben. Alléén dan kunnen zij wendbaar zijn en de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd kiezen, zodat capaciteiten op de infrastructuur zo optimaal mogelijk worden benut. Dit vraagstuk lost de markt zélf niet op. Daarom ontwikkelt IenW samen met de logistieke ketenpartners een open en neutrale digitale infrastructuur: de Basis Data Infrastructuur (BDI). Voor implementatie van de BDI op de goederenvervoercorridors wordt een budget gevraagd van € 2 mln.

Toelichting mandateren Programmaraad GVC bij vrijgave gereserveerde middelen Realisatiepacten Multimodale Knooppunten (besluit 4)

Voor de uitvoeringsfase van de Realisatiepacten zijn in een eerder BO MIRT GVC middelen gereserveerd per realisatiepact (€ 1 miljoen per realisatiepact).

Toelichting truckparkings

Voor vrachtwagenchauffeurs moeten er zowel op de korte als lange termijn meer veilige rustplekken komen, deels om ook invulling te geven aan Europese

regelgeving (TEN-T). Hierbij is ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn voor chauffeurs. Hiervoor wordt in totaal € 43 mln. gereserveerd vanaf 2027. De financiële middelen voor truckparkings zijn onder andere bedoeld voor de aankoop van nieuwe gronden en het uitbreiden en herinrichten van bestaande parkeerplaatsen om zo meer rustplekken voor chauffeurs te creëren.

Toelichting start Clean Energy Hub Regeling (kennisname, punt 5).

De planning is om de regeling Clean Energy Hubs in Q1/Q2 2026 definitief te openen. Het onderliggende financiële besluit hierbij (€ 19,25 mln.) is eerder op BO MIRT GVC 2022 genomen. Doel van de regeling/SPUK Clean Energy Hubs is om provincies te stimuleren de realisatie van Clean Energy Hubs te versnellen en daarmee bij te dragen aan de verduurzaming van zwaar wegtransport en de binnenvaart. Inclusief 50 procent cofinanciering door de provincies is er in totaal € 40 mln. beschikbaar. Prioritair gaat het om een uitrol op de corridors met een verdeling van 50 procent voor de weg en 50 procent voor binnenvaart. De looptijd van de regeling bedraagt 5 jaar.

Bijlage 1: Financieel overzicht besluiten BO MIRT GVC2025 en dekking (uitgebreid).

Bijlage 2: Voorstel besluiten/ besluitteksten Goederenvervoercorridors



Aan

Minister
Staatssecretaris

nota

Eerste versie MIRT-brief

TER BESLISSING

Datum

21 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/267229

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

28-10-2025

Bijlage(n)

7

Aanleiding

Bijgaand treft u een eerste versie van de MIRT-brief. Een definitieve versie volgt na afloop van de BO's MIRT op 5 en 6 november. De MIRT-brief wordt op maandag 10 november naar de Kamer verzonden. De brief bevat de terugkoppeling van de uitkomsten en afspraken van de BO's MIRT, de voortgang van de MIRT-projecten en -programma's en de stand van zaken ten aanzien van MIRT-relevantie moties en toezeggingen.

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van de inhoud en toonzetting van de brief.
- Uw aanvullingen en opmerkingen op de brief te geven zodat deze worden meegenomen bij de definitieve versie van de MIRT-brief.

Kernpunten

De belangrijkste punten in de brief zijn de terugkoppeling van de BO's MIRT en de voortgang over de verschillende MIRT-projecten inclusief moties en toezeggingen hierover.

Enkele onderdelen zijn nog onderhevig aan actualiseringen vanwege Bestuurlijke Overleggen die nog moeten plaatsvinden en nota's die u nog zal ontvangen. Dit is dan aangegeven door gele arceringen en bijschrift 'PM'. Deze zullen in de volgende versie van de MIRT-brief nog een plek krijgen. Na uw reactie zal een volgende versie op 7 november volgen met daarin de laatste ontwikkelingen n.a.v. de BO's MIRT, waarna de brief op 10 november wordt verzonden aan de Kamer.

Eén van de onderdelen die nog moet worden aangevuld in deze brief is de verdeling van de € 2,5 mld. woningbouwmiddelen. Mogelijk wordt dit in een aparte brief verzonden vóór de BO's MIRT. In dat geval wordt u hierover separaat geïnformeerd.

Krachtenveld

De brief is afgestemd met de directies WV, OVS, MenG, MZ, ISM, DuMo, FEZ en RWS. De brief wordt ook nog afgestemd met de IRF en het ministerie van VRO omdat deze ook namens de minister van VRO wordt verzonden.

De minister van VRO stuurt, mede namens u beiden, een eigen Kamerbrief over de terugkoppeling van de BO's MIRT i.r.t. het ruimtelijk domein. U ontvangt deze brief voor een medeparaaf.

Toelichting

Bijgevoegd vindt u een aantal bijlagen die na uw akkoord met de MIRT-brief mee worden verzonden naar de Kamer.

Eerder bent u geïnformeerd over de opzet van de MIRT-brief (Minister: IenW/BSK-2025/11383; Staatssecretaris: IenW/BSK-2025/11545).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Nr.	Naam	Informatie
02	MIRT-brief	Eerste versie MIRT-brief
03	Bijlage VGR WoMo over 2024	De toegezegde Voortgangsrapportage voor het programma WoMo, bijlage bij par. 2.1
04	Bijlage PvA Programmabeheersing WoMo	De toegezegde programmabeheersing voor het programma WoMo, bijlage bij par. 2.1
05	Bijlage Evaluatie werkwijze Programma WoMo	De evaluatie 'Vinger aan de Pols' voor het programma WoMo, bijlage bij par. 2.2
06	Bijlage MIRT Onderzoek Vrije Kruising Arnhem Oost	Het afgeronde MIRT Onderzoek Vrije Kruising Arnhem Oost, klaar om naar de Kamer de sturen, bijlage bij par. 1.5.1
07	Bijlage Plan Emissievrij Personenvervoer per Trein	Plan n.a.v. motie van de leden Pierik en De Hoop, bijlage bij par 2.1.3
08	Programmaplan Spitsspreiden en -Mijden	Aanpak spitsspreiden en -mijden, bijlage bij par 1.7.1

Datum
18 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2025/267229

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan
Minister
Staatssecretaris

Bijlage(n)
7



Aan

Minister

nota

Beslisnota instemmen met start MIRT verkenning N33
Noord Appingedam Eemshaven en concept besluittekst
BO MIRT

TER BESLISSING

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260385

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Beslistermijn

27-10-2025

Bijlage(n)

4

Aanleiding

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 2023 hebben IenW en de Provincie Groningen besloten tot het uitvoeren van een MIRT onderzoek voor de N33 Noord tussen Appingedam en de Eemshaven. Uw voorganger heeft met de nota IENW/BSK-2023/275228 uit 2023 hiertoe besloten. Het MIRT onderzoek is in afrondende fase.

Tijdens het BO MIRT van 5 november 2025 a.s. staat besluitvorming over het vervolg van de N33 Noord, op basis het MIRT onderzoek, op de agenda. Via deze nota wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van het MIRT onderzoek op hoofdlijnen en geadviseerd met het instemmen tot voorbereiden van de Startbeslissing N33 Noord.

Over de herstart van de N33 Midden tussen Zuidbroek en Appingedam en de programmatische benadering N33 ontvangt u parallel een beslisnota.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met het starten van de MIRT verkenning N33 Noord en hiertoe de financiële reservering van € 252,5 mln. incl. btw definitief bij de Voorjaarsnota 2026 over te boeken van artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 11.01 (verkenningen) van het Mobiliteitsfonds.
2. Kennis nemen en instemmen met de concept besluitteksten N33 Noord (zie bijlage 1) voor het BO MIRT van 5 november a.s.

Kernpunten

Uitkomsten MIRT onderzoek N33 Noord op hoofdlijnen

- Binnen het MIRT onderzoek is verbreding van de N33 tussen Appingedam en Eemshaven incl. de realisatie van een oeververbinding over de kruising met het Eemskanaal onderzocht (zie verder onder de toelichting). Voor de verbreding van de weg zijn twee uiterste oplossingsrichtingen nl. een gebiedsontsluitingsweg (GOW¹ van 80 km/u) en een regionale stromenweg (RSW² van 100 km/u) in beeld gebracht. Voor de oeververbinding over het

¹ Een gebiedsontsluitingsweg (GOW): is een weg die zowel een doorstroomfunctie op de wegvakken heeft als een uitwisselingsfunctie op de kruispunten, waarbij een snelheidsregime geldt van 80km/u.

² Een regionale stromenweg (RSW): weg waarop gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk ononderbroken kan doorstromen, in dit geval met snelheid van 100 km/u.

Eemskanaal zijn drie opties onderzocht: een nieuwe brug naast de bestaande Eelwerderbrug (zie meer in toelichting), een geheel vernieuwde brug van twee keer twee rijstroken alsook een aquaduct van twee keer twee rijstroken.

- Op basis van de inzichten uit het MIRT onderzoek, aanvullende analyse (Value engineering studie) en kijkend naar de aard en omvang van de opgave lijkt de meest voor de hand liggende oplossing de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg (GOW) van Appingedam tot aan Spijk in combinatie met een geheel vernieuwde brug van twee keer twee rijstroken. De regio heeft de ambitie voor de realisatie van een regionale stromenweg en een aquaduct.

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260385

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Start MIRT verkenning en concept Besluittekst N33 Noord BO MIRT 2025

- In de Ontwerpbegroting (OB) 2026 staat voor de N33 Noord een bedrag van € 252,5 mln. incl. btw gereserveerd op artikel 11.03 (reserveringen). U wordt geadviseerd om deze reservering definitief te maken en deze bij de Voorjaarsnota 2026 op artikel 11.01 (verkenningen) van het Mobiliteitsfonds te boeken.
- In lijn met de MIRT spelregels dient er bij start van de verkenning minimaal zicht te zijn op 75% van de benodigde financiën van de meest voor de hand liggende oplossing (interne richtlijn is 100%). Voor de N33 Noord is dat een GOW tot aan Spijk in combinatie met een verhoogde brug van twee keer twee rijstroken. Op basis van een inschatting met kengetallen³ kost deze oplossing € 250 mln. Daarmee past deze oplossingsrichting binnen het gereserveerde budget van € 252,5 mln.
- Binnen de verkenning zullen diverse oplossingsrichtingen voor de weg als de oeververbinding nader onderzocht worden. De verkenning wordt naar verwachting eind 2028 afgerond met het vaststellen van een (bestuurlijke) voorkeursbeslissing. Er wordt samengewerkt met de Provincie Groningen, gemeente Het Hogeland, gemeente Eemsdelta, ministerie van Defensie en het bedrijfsleven.
- De Provincie is verheugd dat voor de N33 Noord de volgende stap naar een MIRT verkenning gezet wordt.
- Vanuit IenW is ambtelijk meermaals richting de regio aangegeven dat de oplossing sober, doelmatig, passend bij de aard en omvang van de opgave en binnen het taakstellend beschikbaar budget gerealiseerd dient te worden. Er zal worden ingezet om niet meer uit te geven dan strikt noodzakelijk is. Gezien de geschatte kosten en het gereserveerde budget nagenoeg gelijk zijn aan elkaar is het essentieel om vroegtijdig versoberingsmaatregelen in kaart te brengen. Dit zal meegenomen worden in de verdere uitwerking van de verkenning.
- De inschatting vanuit IenW is dat de regio zal vasthouden aan een RSW en een aquaduct (zie ook krachtenveld). Daarbij heeft IenW aan de regio aangegeven dat indien de regio blijft vasthouden aan een RSW en een aquaduct dat ze zelf aan zet is om de additionele financiën, voorlopig geschat op minimaal ca. €250 mln. extra, te regelen. Binnen het Mobiliteitsfonds zijn er geen middelen beschikbaar.
- De provincie is akkoord met de concept besluittekst. De definitieve besluitteksten hiervoor ontvangt u in het Dossier BO MIRT Noord Nederland en zal – na uw akkoord – als hamerpunt opgenomen worden.

³ Bij de Value engineering studie heeft de kostenpool van Rijkswaterstaat een kosteninschatting uitgevoerd. Daarbij is er gebruik gemaakt van de SSK-raming, opgeleverd binnen het MIRT onderzoek. Zoals gebruikelijk bij een schetsontwerp kent de raming een bandbreedte van +/- 40%.

Krachtenveld

De regio is tevreden over de samenwerking met IenW binnen het MIRT onderzoek. Bestuurlijk geeft de Provincie de voorkeur voor een snelle start van de MIRT verkenning alsook de herstart van de N33 Midden. In het Provinciaal coalitieakkoord 'Mit Mekoar' (2025-2027)⁴ van maart 2025 is de volgende ambitie opgenomen: *aan de slag om de N33 tot aan de Eemshaven te verdubbelen, inclusief aquaduct, om de doorstroming van het verkeer te bevorderen.*

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

MIRT onderzoek N33 Noord

- Een MIRT onderzoek is een vormvrij onderzoek. Binnen het onderzoek worden de opgave, hoofdoplossingsrichtingen, het oplossend vermogen en effecten nader in beeld gebracht. Sinds begin 2024 werken Rijk en regio aan het MIRT onderzoek N33 Noord, het onderzoek is afgerond (zie bijlage 2).
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en ambities in en rond de Eemshaven, Oostpolder en Delftzijl zijn meegenomen in deze studie. In het MIRT onderzoek is er aandacht besteed aan brede welvaart voor het gebied.
- Ook is er een participatieproces ingericht om burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties vroegtijdig te betrekken. Deze aanpak is door de omgeving enorm gewaardeerd.
- Met de kabinetsreactie "Nij Begun" uit 2023 is er een taakstellend budget van € 250 mln.⁵ beschikbaar gesteld voor de verbreding van de N33 Noord van Appingedam tot Eemshaven inclusief het realiseren van een oeververbinding bij de kruising met het Eemskanaal.
- Aanvullend op verschillende analyses uit het MIRT onderzoek is middels Value engineering (zie bijlage 3) gekeken naar welke combinatie van oplossingsrichting(en) voldoende oplossend vermogen biedt en binnen het beschikbaar budget past.
- Het aanleggen van een gebiedsontsluitingsweg van Appingedam tot aan Spijk in combinatie met een geheel vernieuwde en hogere brug (dan de bestaande Eelwerderbrug) biedt voldoende oplossend vermogen voor de bereikbaarheid/verkeersveiligheid en past binnen het beschikbaar budget.
- De Eemshaven heeft ook een rol in het defensienetwerk. De Eemshaven en de totale N33 zijn in 2021 toegevoegd aan het Europese TEN-T-netwerk voor militair transport. Defensie heeft met het Permanent Militair Object (PMO) in Eemshaven de gegarandeerde beschikbaarheid over een militaire zeehaven in Nederland ter ondersteuning van de militaire mobiliteit. De N33 is momenteel nog geen onderdeel van het civiele TEN-T netwerk. In de huidige lopende herziening van de TEN-T verordening wordt voorgesteld de N33 toe te voegen aan het TEN-T uitgebreide netwerk.

Eelwerderbrug

⁴ Beschikbaar via:

https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Afbeeldingen/Beleid_en_documenten/Akkoord_Mit_Mekoar-2025-2027_vk.pdf

⁵ Inmiddels is dit bedrag nu € 252,5 mln., vanwege indexatie.

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260385

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

- Voor de Eelwerderbrug wordt momenteel door Rijkswaterstaat een VenR⁶ planstudie uitgevoerd.
- De focus is om tot een set van maatregelen te komen zodat de brug nog 20-25 jaar m.b.v. regulier beheer en onderhoud door kan.
- Daarbij zijn de volgende mogelijke maatregelen in beeld:
 - Het brugval: vervangen of renoveren.
 - Het bewegingswerk: (gedeeltelijk of geheel) vervangen
 - Bediening op afstand: vervangen
 - Diverse kleinere maatregelen gericht op het veiligheidsdomein en conservering.
- Naar verwachting is de VenR planstudie uiterlijk Q3 2026 gereed, waarna de realisatie van maatregelen kan starten.

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260385

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Concept besluitteksten Startbeslissing N33 Noord BO MIRT 2025	Geeft de te maken afspraken tijdens het BO MIRT van 5 november 2025 weer.
2	Hoofdrapport MIRT onderzoek N33 Noord	In het rapport wordt de opgave, oplossingsrichtingen en advies voor het vervolg weergegeven.
3	Value engineering rapport N33 Noord	Geeft informatie weer op basis van de value engineeringssessies. Betreft een aanvullende analyse op het MIRT onderzoek.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
2 oktober 2023	IENW/BSK-2023/27522 Beslisnota start MIRT onderzoek N33 Appingedam Eemshaven	Legt het besluit vast om een MIRT onderzoek te starten voor de N33 tussen Appingedam en de Eemshaven.

⁶ VenR: vervanging en renovatie



TER BESLISSING

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260315

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Beslistermijn

27-10-2025

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

nota

Herstart N33 Midden Zuidbroek Appingedam en concept
besluittekst BO MIRT 2025

Aanleiding

In 2021 werd het project N33 Midden tussen Zuidbroek en Appingedam¹ (in Groningen) stilgelegd vanwege geldtekort en de landelijke stikstofproblematiek. Dit is overigens geen formeel gepauzeerd project als gevolg van de herprioritering in 2023 en 2025.

In 2023 heeft het kabinet Rutte IV in het kader van 'Nij Begun'² (herstelpakket Groningen) een bedrag van €145 mln. incl. btw beschikbaar gesteld bovenop de door het Rijk en de regio reeds gereserveerde middelen voor de N33 Midden. De afgelopen periode zijn Rijk en regio in overleg geweest over de randvoorwaarden voor een herstart. Het gaat hierbij om voldoende zicht op financiering (incl. de regionale bijdrage), stikstofruimte en maakcapaciteit.

Het voornemen is de herstart van de N33 Midden en programmatische benadering van de N33 te agenderen tijdens het BO MIRT Noord Nederland van 5 november a.s. U ontvangt daarom nu de concept besluitteksten die in dat BO besproken worden voor akkoord.

Daarnaast loopt voor de N33 Noord tussen Appingedam en Eemshaven een MIRT onderzoek. Ook dat staat op de agenda voor het BO MIRT van 5 november a.s. Over de N33 Noord ontvangt u een aparte beslisnota.

Geadviseerd besluit

Instemmen met de concept besluitteksten programmatische benadering N33 en gefaseerde herstart N33 Midden (zie bijlage 1).

Kernpunten

- Sinds 2015 werken Rijk en regio aan de verdubbeling van de N33 Midden. In 2021 besloot de Provincie Groningen om €59,2 mln. uit het projectbudget voor de N33 Midden weg te halen ten behoeve van het financieren van de vaststellingsovereenkomst met de opdrachtnemer voor de Aanpak Ring Zuid.
- Vanwege het gebrek aan voldoende middelen en de landelijke stikstofproblematiek werd het project daarna stilgelegd.

¹ Het betreft een project in de planning- en studiefase. Het doel van het project is de verdubbeling van de weg naar een 2 keer 2 autoweg om de verkeersdoorstroming te verbeteren en de veiligheid te verhogen.

² Kamerstuk 35561, nr. A

- Met de kabinetsreactie ‘Nij Begun’ van april 2023, is besloten om een taakstellend budget van € 145 mln. (incl. btw) beschikbaar te stellen voor de N33 Midden uit het Mobiliteitsfonds. Deze middelen komen boven de door Rijk en regio reeds gereserveerde middelen voor de N33 Midden.
- Op basis van de gesprekken afgelopen periode, blijkt dat de Provincie Groningen bereid is om onder voorbehoud van goedkeuring door PS €39,8 mln. (prijsspeil 2025) bij te dragen aan de N33 Midden. Met de beoogde bijdrage vanuit de regio komt het beschikbaar budget voor de N33 Midden op totaal € 201,9 mln. Van dit budget is inmiddels €4,3 mln. besteed aan voorbereidende werkzaamheden.
- Op basis van de uitkomsten van een quickscan³, lijkt de stikstofdepositie van zeer beperkte omvang en het regelen van de benodigde vergunningsruimte haalbaar. Afgesproken is dat de provincie hiertoe het voortouw neemt.
- Over de maakcapaciteit zijn partijen in overleg en wordt gekeken naar diverse oplossingen waaronder inzet van deskundigen vanuit de provincie of inhuur. Hierbij wordt gekeken naar slimme inzet van personen zowel bij de N33 Midden als de N33 Noord.
- Na het besluit om de N33 Midden te herstarten zal er gewerkt worden aan een plan van aanpak en zullen er scenario’s ontwikkeld worden voor het omgaan met eventuele budgetspanning. De Provincie heeft aangegeven dat het Rijk aan de lat staat voor de risico’s. Het betreft immers een rijksweg en het Rijk “heeft een ereschuld richting de Groningers”. Ambtelijk heeft IenW aangegeven dat het gesprek over de verdeling van risico’s nu nog niet aan de orde is. Pas na een actualisatie van de SSK-raming is er meer informatie beschikbaar.
- Rijk en regio hebben tijdens het BO MIRT van 2024 afgesproken om de samenhang tussen de N33 Midden en de N33 Noord te borgen door een programmatische benadering (zie bijlage 2). Partijen wensen de wijze van (programmatisch) samenwerken nader vast te leggen in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Naar verwachting kan de SOK eind Q3 2026 ondertekend worden.
- De N33 vormt een belangrijke schakel voor militaire mobiliteit (richting de Eemshaven, zie toelichting). Tussen IenW en Defensie vindt er regulier afstemming plaats.
- De Provincie is akkoord met de concept besluitteksten. De definitieve besluitteksten ontvangt u in het dossier voor het BO MIRT Noord-Nederland en zal – als u akkoord bent – als hamerpunt worden opgenomen.

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/260315

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

De Provincie Groningen wenst graag tempo te maken met de N33 Midden en de N33 Noord. Naar verwachting kan het besluit voor de herstart van de N33 Midden rekenen op een brede steun in de Tweede Kamer, gezien het project onderdeel vormt van ‘Nij Begun’.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

De totale N33 en de Eemshaven zijn in 2021 toegevoegd aan het Europese TEN-T-netwerk voor militair transport. Defensie heeft met het Permanent Militair Object (PMO) in Eemshaven de gegarandeerde beschikbaarheid over een militaire

³ Op basis van de quickscan uit 2024 en gehanteerde uitgangspunten, is de inschatting dat de maximale projectbijdrage minder dan 0,05 mol/ha bedraagt.

zeehaven in Nederland ter ondersteuning van de militaire mobiliteit. De N33 is momenteel nog geen onderdeel van het civiele TEN-T netwerk. In de huidige lopende herziening van de TEN-T verordening wordt voorgesteld de N33 toe te voegen aan het TEN-T uitgebreide netwerk.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Concept besluittekst programmatische benadering N33 en herstart N33 Midden	Geeft de te maken afspraken tijdens het BO MIRT van 5 november a.s. weer.
2	Afspraak BO MIRT 2024 over programmatische benadering N33	Geeft de afspraken weer over de programmatische benadering die tijdens het BO MIRT van 6 november 2024.

Datum
20 oktober 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/260315

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
2