

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2022

Op 29 juni 2021 (Handelingen II 2021/22, nr. 94, item 23) heeft uw Kamer de motie van het lid Peter de Groot c.s. aangenomen¹. Deze motie verzoekt om een onderzoek naar de mogelijke effecten op de A28 en de A37 tussen Amersfoort en de Duitse grens, als gevolg van de verbreding van de Duitse E233. Dit onderzoek heb ik inmiddels laten uitvoeren door een onafhankelijk ingenieursbureau. Door middel van deze brief informeer ik u over de uitkomsten en stuur ik u het onderzoek toe².

MIRT-Onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen

In het MIRT-Onderzoek A28 Amersfoort–Hoogeveen, dat begin 2020 is opgeleverd, zijn reeds de effecten van de verbreding van de Duitse E233 in kaart gebracht op de A28/A37. In dit onderzoek werd ten aanzien van de E233 geconcludeerd dat «*wanneer de E233 volledig verbreed is de corridor E233-A37/A28 een sterk verbeterde concurrentiepositie ten opzichte van de A1 (concurrerende corridor voor internationaal vrachtverkeer) krijgt. Al met al betekent dit dat met name het internationaal vrachtverkeer toeneemt. Binnen de totale toename van verkeer op de A28 is het aandeel E233 verkeer echter relatief beperkt*».

In het nieuw uitgevoerde onderzoek zijn de gegevens uit het eerdere MIRT-Onderzoek geactualiseerd. Dit heeft tot de volgende conclusies geleid.

Conclusies geactualiseerd onderzoek

Ten eerste nuanceert het onderzoek de eerdere conclusie uit het MIRT-Onderzoek A28 dat de route via de A28/A37/E233 aantrekkelijker wordt voor (vracht)verkeer t.o.v. de route over de A1/A30/A1. Uit het

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 70.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

nieuwe onderzoek blijkt dat de reistijden op de A28-corridor en de A1-corridor in de toekomstige situatie zonder verbreding al redelijk dicht bij elkaar liggen, waardoor ook zonder een verbrede E233 kan worden verwacht dat de route via de A28/A37 gebruikt zal worden door het (vracht)verkeer wanneer deze route beter aansluit bij de bestemming. Een verbrede E233 biedt echter wel enige reistijdswinst, circa 18 minuten. Maar dit zorgt slechts voor een geringe hoeveelheid (vracht) verkeer dat straks in plaats van de route via de A1 voor de route via de verbrede E233 kiest. De reistijd is uiteindelijk niet de enige factor die de routekeuze beïnvloedt. Andere factoren zijn ook of de route goed aansluit bij de eindbestemming, de faciliteiten langs de weg en de bekendheid met de route. Zeker bij lange afstandstrajecten zijn kleine reistijdverschillen niet per se een doorslaggevende factor.

Ten tweede wordt de conclusie uit het MIRT-Onderzoek bevestigd omtrent de verwachte toename van het verkeer. Uit de gebruikte verkeersmodellen blijkt dat in zowel het hoge als het lage groeiscenario een toename van de hoeveelheid (vracht)verkeer wordt verwacht op de A28 en de A37. Dit is conform het beeld dat ook de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328) laat zien voor het gehele Rijkswegennet: zowel de economie als de demografie groeien, waardoor ook de mobiliteit in de toekomst blijft groeien. Het gedeelte verkeer dat echter door de verbrede E233 wordt aangetrokken op de route A28/A37 is (zeer) beperkt ten opzichte van de autonome toename van het verkeer op deze route. Kortom, de verbreding van de E233 zal maar een gering effect hebben op de beschikbare wegcapaciteit van de A28 en de A37.

Tot slot

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2019 en 2020 zijn met de betrokken provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe afspraken gemaakt over het traject A28 Amersfoort–Hoogeveen. Zo zal het Rijk de komende jaren diverse gerichte infrastructurele maatregelen op dit traject realiseren om zo de verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming op peil te houden. De regionale partijen investeren de komende jaren in mobiliteitsmaatregelen langs deze corridor. Ook zal het traject A28 Amersfoort–Hoogeveen jaarlijks gemonitord worden. De uitkomsten van dit huidige onderzoek vormen voor mij nu geen aanleiding om verdere vervolgstappen te nemen. Hiermee beschouw ik de motie dan ook als afgedaan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers