

Algemeen	
Onderwerp	Stand van zaken Monitoring A27
Verspreiden	Ja
Contactpersoon	Germa Bakker
Eenheid	Beleid & Bestuur
E-mail	g.bakker@regioqv.nl
Kenmerk	DOC-23002388
Datum	9 oktober 2023

Voorstel

Nummer	Omschrijving
Voorstel 1.	Kennis te nemen van de stand van zaken monitoring A27

Behandeling

Datum	Overleg	Doel	Conclusie
19-10-23	Directie-overleg	Kennisnemen	
09-11-23	Portefeuillehoudersoverleg	Kennisnemen	

Toelichting

Beknopte toelichting

Conform afspraak in BO MIRT 2022 is door RWS een monitoring gemaakt. Hoofdconclusie: *De monitoringrapportage laat grosso modo hetzelfde beeld zien wat betreft de ontwikkeling van het verkeer in 2030 respectievelijk in 2040 als het Verdiepend Wegenonderzoek Amsterdam Bay Area. Nog steeds is de verwachting dat rond 2030 een kantelpunt bereikt wordt.*

Het voorstel is om in 2024 opnieuw te monitoren.

Vanuit onze regio is gevraagd om te kijken naar tussentijdse maatregelen en de urgentie te blijven benadrukken in het BO MIRT 2023. De oplegnotitie wordt nog aangepast.

Bijlage(n)

Nummer	Omschrijving
Bijlage 1.	Oplegnotitie Oostflank MRA monitoring A27 (oude versie)

Directeurenoverleg Oostflank MRA

Vergaderdatum	6 oktober 2023
Onderwerp	Monitoring A27 Knooppunt Eemnes - Zeewolde
Steller	Derck Buitendijk
Doel agendering	<input checked="" type="checkbox"/> Informerend <input checked="" type="checkbox"/> Mening vormend <input type="checkbox"/> Besluitvormend
Voorgesteld(e) besluit(en) <ol style="list-style-type: none">1. Kennis te nemen van de door Rijkswaterstaat opgestelde monitoringrapportage A27 Knooppunt Eemnes – Zeewolde.2. De monitoring volgend jaar te herhalen met het oog op bespreking in het BO MIRT van 2024 en SBaB te verzoeken deze monitoring in samenwerking met Rijkswaterstaat en alle betrokken partijen (Rijk en regio) uit te voeren.	
Toelichting <u>Aanleiding</u> In het BO MIRT van november 2022 is aangegeven dat er geen zicht is op voldoende financiële middelen om een MIRT Verkenning te kunnen opstarten voor het traject A27 Zeewolde – knooppunt Eemnes. Wel is tussen Rijk en regio afgesproken de ontwikkelingen rond woningbouw en (auto)mobiliteit te blijven volgen, en de stand van zaken met betrekking tot het traject A27 Zeewolde – knooppunt Eemnes tijdens het MIRT overleg van november 2023 opnieuw te agenderen. Met deze beknopte monitoringsrapportage wordt invulling gegeven aan de gemaakte afspraken. <u>Karakterisering A27 Knooppunt Eemnes – Zeewolde</u> <i>“De A27, de rijksweg tussen Breda en Almere, vormt een van de belangrijkste routes voor het wegverkeer door midden-Nederland. Het traject knooppunt Eemnes - Zeewolde ligt grotendeels in de Gooi en Vechtstreek en verbindt en ontsluit Almere en de rest van (zuidelijk) Flevoland met midden-Nederland. Daarmee vormt dit deeltraject een belangrijke ontsluitende route aan de oostkant van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).”</i> (Bron: A27 Zeewolde-Knooppunt Eemnes :: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma metropoolregio Amsterdam) De A27 combineert verschillende functies; een (boven)regionale verbindingsfunctie tussen enerzijds Almere/Lelystad en anderzijds Utrecht/Amersfoort, een lokale functie als de hoofdweg tussen Huizen, Laren en Blaricum en Hilversum alsmede een nationale functie voor doorgaand (vracht)verkeer. Bij overbelasting van de A6 ter hoogte van Almere fungeert de A27 ook als alternatief voor automobilisten die een andere route richting Amsterdam en Utrecht kiezen. Het vele in- en uitvoegend verkeer en de vele rijstrookwisselingen, veroorzaken turbulentie en daarmee een doorstromingsprobleem. Uit het Verdiepend Wegenonderzoek Amsterdam Bay Area uit 2022 is gebleken dat er een sterke uitwisseling is tussen de A27 en A1 in het Gooi met het	

Onderliggend Wegennet (OWN), waardoor met name de knooppunten overbelast kunnen raken, met terugslag op het OWN en sluipverkeer over het onderliggend wegennet tot gevolg.

Het OV in de regio is beperkt tot enkele buslijnen waaronder één Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding tussen Huizen en Hilversum (HOV het Gooi).

Relatie met Verdiepend Wegenonderzoek Amsterdam Bay Area

In september 2022 verscheen het eindrapport van het “Verdiepend onderzoek wegknooppunten Amsterdam Bay Area” (RHDHV/Goudappel i.o.v. SBaB en Almere 2.0). In deze verdiepende studie is in alle scenario’s nog uitgegaan van verbreding van de A27 en de A6. Dit is een essentieel verschil met dit monitoringsrapport. In dit rapport gaan we uit van een *niet* verbrede A27; noch in 2028, noch in 2040. Dat maakt het gelijk al lastig de cijfers voor de zichtjaren van de twee rapporten met elkaar te vergelijken. Qua herkomst en bestemming van het verkeer op de A27 leveren beide studies ongeveer hetzelfde beeld op. De A27 wordt vooral gebruikt door noord-zuid relaties en vice versa (Almere/Lelystad - Utrecht/Amersfoort) en veel minder voor bestemmingen in en rond Amsterdam. Verkeer uit ’t Gooi met bestemming Amsterdam en vice versa, maakt gebruik van één van de aansluitingen op de A1 en niet van de aansluitingen op de A27.

Huidige situatie

Filevorming komt dagelijks voor op de A27 tussen Zeewolde en knooppunt Eemnes, ‘s ochtends in zuidelijke richting en ‘s avonds in noordelijke richting.

In de ochtendspits verdubbelt de reistijd (van 5 naar 10 minuten) ten opzichte van de ‘freeflow’ reistijd. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door invoegend verkeer uit Almere Haven en Huizen in combinatie met een hoge intensiteiten op de A27 zelf. De file begint ter hoogte van toerit Huizen en eindigt stroomopwaarts voorbij toerit Almere-Haven.

In de avondspits neemt de reistijd toe met ongeveer 65% ten opzichte van de freeflow reistijd. Dit wordt veroorzaakt door de combinatie van hoge intensiteiten op de A27 en invoegende verkeer bij toerit Eemnes. In deze richting begint de file bij de toerit Eemnes en eindigt bij knooppunt Eemnes.

Uit recente metingen is gebleken dat de verdeling over de week schever is geworden; meer verkeer op dinsdagen en donderdag en minder op de overige werkdagen.

Hoewel de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes niet in de file top 100 van Nederland staat, is deze weg wel druk te noemen. De reistijd is in de spitsperiodes een stuk hoger dan daarbuiten, met name op dinsdagen en donderdagen is dat het geval. Incidenten zoals verkeersongevallen leiden tot een verslechtering van de doorstroming op de A27 en mogelijk ook tot uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet. Geconcludeerd kan worden dat dit deel van de A27 een schakel in het hoofdwegennet is dat gevoelig is voor verstoringen en daarmee weinig robuust te noemen is. Dat geldt ook voor de middellange termijn.

Situatie middellange termijn respectievelijk lange termijn

Op de middellange termijn (tot 2028) is de verkeersdruk op de A27 Zeewolde – knooppunt Eemnes op een gemiddelde werkdag ongeveer gelijk aan die van 2018. Er is nog steeds duidelijk sprake van een spitsrichting; ‘s ochtends richting knp Eemnes en ‘s avonds richting Zeewolde. De I/C-verhoudingen en de reistijden in de spitsen zijn en blijven beduidend hoger dan buiten de spits. Aangenomen mag worden dat de dinsdagen en donderdagen ook in 2028 beduidend drukker zullen zijn dan de overige werkdagen. Als er sprake is van een incident of van slechte weersomstandigheden of iets dergelijks, dan neemt de reistijd toe alsmede de filevorming.

Op de lange termijn (tot 2040) zijn er significante veranderingen in de verkeerssituatie op dit traject. Zowel de verkeersintensiteiten, I/C-verhoudingen als reistijden nemen fors toe in het hoge groei

scenario. Opvallend is dat er geen duidelijke spitsrichting meer is. Beide richtingen zijn in zowel ochtend- als avondspits overbelast. De spitsperiode duurt ook langer (overigens niet alleen op de A27 maar op veel meer delen van het hoofdwegennet).

Verklaring voor de verkeerssituatie op de A27 in 2040 ligt enerzijds in de forse ontwikkelingen in Flevoland – meer woningen, meer voorzieningen, meer werkgelegenheid – en anderzijds gebrek aan ruimte om te groeien in de huidige spitsrichtingen. LET OP: Dit is nog allemaal zonder de extra woningbouw ambities van Rijk en regio.

In het lage groeiscenario is de verkeerssituatie op de A27 vergelijkbaar met die in 2028.

Eindconclusie

De monitoringrapportage laat grosso modo hetzelfde beeld zien wat betreft de ontwikkeling van het verkeer in 2030 respectievelijk in 2040 als het Verdiepend Wegenonderzoek Amsterdam Bay Area. Nog steeds is de verwachting dat rond 2030 een kantelpunt bereikt wordt. De doorstroming van de A27 zal, dan mede als gevolg van de woningbouwplannen tot 2030 in Flevoland, in ernstige mate afnemen en de verbinding is na 2030 in hoge mate onbetrouwbaar. Doordat de eventuele verbreding van de A27 ‘on hold’ is gezet, is er na 2030 minder wegcapaciteit beschikbaar dan waar in het ABA-onderzoek van werd uitgegaan.

Hoewel in deze monitoring niet specifiek onderzocht, mag aangenomen worden dat de toenemende drukte ook zal doorwerken op het bredere netwerk, met name op de A1 ter hoogte van het Gooi, waardoor met name de knooppunten in het Gooi overbelast kunnen raken, met terugslag op het OWN en sluipverkeer over het onderliggend wegennet tot gevolg.

Dit alles staat nog los van eventuele extra woningbouwplannen die voor de periode na 2030 worden gemaakt en gerealiseerd.

Vervolgtraject

Voor alle vervolg overleggen betreffend oplegger bijvoegen. Zie bijlage.

- Terugkerend in DO Oostflank, **datum:** datum
- Bestuurlijk overleg Almere 2.0, **datum:** datum
- DO SBaB, **datum:** 20 oktober 2023
- DO NOVEX MRA, **datum:** datum

DO SBaB van 20 oktober 2023 informeren over rapportage met dezelfde besluitpunten. Rapportage wordt vanuit SBaB tevens ingebracht als agendapunt in BO MIRT Noordwest (ter kennisname).

Bijlage(n)

Monitoringrapportage

Contactgegevens Programmasecretaris SbaB

Boudewijn Eiff | boudewijn.eiff@rws.nl | 0621649925