

A27 Quick Wins onderzoek

Algemeen	
Aan	PFHO
Van	Jordy van Slooten
Datum	21 augustus 2019
Verspreiden	Ja
Kenmerk	19.0012800

In het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar 2019 wordt besloten of de verbreding van de A27 onderdeel uitmaakt van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid als onderdeel van MRA-programmalijn Netwerken, Ringen en Stad. Het A27 Quickwins onderzoek geeft weer welke maatregelen de problematiek op de A27 helpen aan te pakken en zo moeten bijdragen aan het doel van de programmalijn.

De provincie vertegenwoordigt ons in het MIRT en daarom wordt het onderzoek geagendeerd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad van september. In dit memo staat het ambtelijke advies over het Quickwins rapport en de voorgestelde inzet van de regiogemeenten in het PVVB. Het advies is afgestemd met de Regio Amersfoort waarmee wij een gezamenlijk belang hebben in dit dossier.

Huidige knelpunten en vertragspercentage op de A27



BRON: INRIX, NOVEMBER 2018

In het Quick Wins rapport zijn verschillende knelpunten op de A27 benoemd. De belangrijkste constatering is dat congestie dagelijks voorkomt op de A27 tussen knooppunt Almere en knooppunt Eemnes. Deze congestie treedt voornamelijk op in de ochtendspits in zuidelijke rijrichting en in de avondspits in noordelijke rijrichting. Bewoners van Almere, Lelystad, Huizen, Blaricum, Eemnes en Laren gebruiken de A27 vooral om naar hun werk te reizen in de regio's Utrecht, Hilversum of Amersfoort.

De knelpunten nemen in de toekomst toe met 4.000 tot 12.000 voertuigen per etmaal. De huidige knelpunten worden groter met grotere kans op terugslag naar de A1 en de A27 ten zuiden van knooppunt Eemnes.

De knelpunten zijn vertaald in vier opgaven:

1. Verbeteren doorstroming tussen toerit Huizen en Eemnes
2. Verbeteren doorstroming ter hoogte van toerit Almere-Haven
3. Voorkomen van terugslag vanaf afrit Eemnes op de A27
4. Verbeteren doorstroming tussen knooppunt Eemnes en afrit Huizen

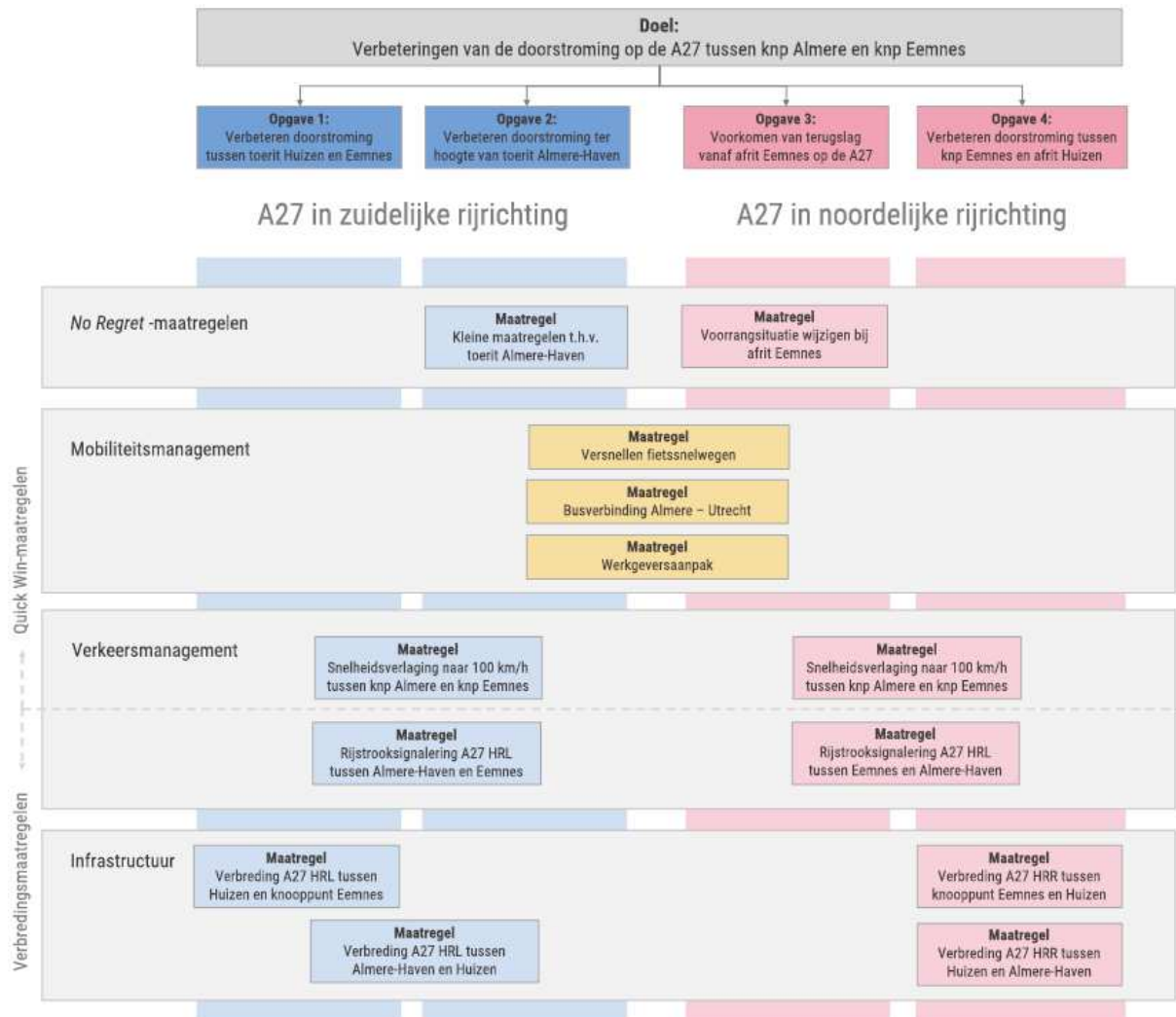
Er zijn maatregelen benoemd om deze opgaven te behalen.

Binnen de maatregelen wordt onderscheid gemaakt tussen vier typen maatregelen:

- No-Regret-maatregelen
- Verkeersmanagement
- Mobiliteitsmanagement
- Infrastructuur (zowel Quick Win als verbreding)

Het hoofddoel van het onderzoek is om de verkeersdoorstroming op de A27 te verbeteren. De gestelde deelopgaven hebben oplossingen nodig. De aanpak is om zowel naar de oorzaak (te hoge intensiteit) als naar de knelpunten (te lage capaciteit) te kijken. Dit betekent dat niet alleen de mogelijkheden van infrastructuur en verkeersmanagement zijn onderzocht, maar ook naar de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement; de automobilist verleiden om met een ander vervoersmiddel te reizen of op een ander tijdstip. De focus van de oplossingen ligt echter wel op infrastructurele ingrepen die de doorstroming op de A27 bevorderen. Dit zijn de meest effectieve maatregelen.

In het schema hieronder worden het doel, de deelopgaven en de bijbehorende maatregelen weergegeven. In het figuur is af te lezen aan welke opgave de maatregel bijdraagt en of het geldt voor de A27 in zuidelijke rijrichting, A27 in noordelijke rijrichting of beide rijrichtingen.



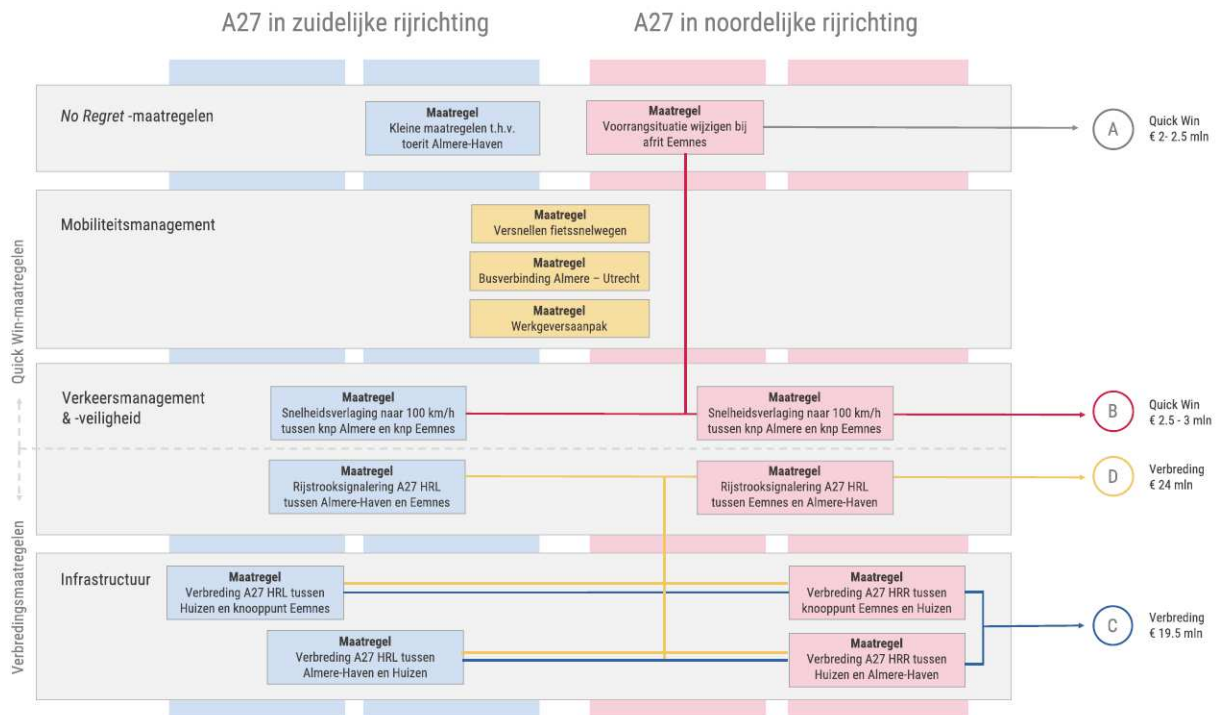
Conclusies

Het hoofddoel van deze studie is om quick wins aan te dragen waarmee de verkeersdoorstroming op de A27 te verbeteren is tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Almere. Na het beschouwen van een uiteenlopend scala aan maatregelen, moet geconcludeerd worden dat er beperkte maatregelen op de korte termijn mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren. De intensiteiten zijn zo hoog dat de doorstroming over het algemeen niet verbeterd kan worden met kleine infrastructurele oplossingen. De mobiliteitsmanagementmaatregelen hebben helaas weinig effect. De infrastructuur ter hoogte van toerit Almere-Haven in zuidelijke rijrichting is al zodanig uitgevoerd, dat alle effectieve 'kleine maatregelen' al zijn toegepast. De aanpassing van het kruispunt na afrit Eemnes is wél een effectieve maatregel om terugslag op de A27 in noordelijke rijrichting te voorkomen. Als laatste heeft ook de aanpassing van de snelheid van 130 km/h naar 100 km/h overdag een klein positief effect: de file

ontstaat later. Het voorkomt de file en -lengte echter niet, maar doordat de file later ontstaat zal het aantal voertuigverliesuren afnemen.

De échte maatregel om de verkeersdoorstroming te verbeteren op de A27 is om de weg te verbreden met extra 1 rijstrook tussen Eemnes en Almere-Haven. Door een benodigd Tracébesluit is dit geen kortetermijnoplossing, maar een middellangetermijnoplossing. Een gedeelte van de verbreding uitvoeren – alleen tot Huizen in plaats van Almere-Haven – zorgt al voor een aanzienlijke verbetering voor het verkeer dat niet voorbij Huizen moet. Een gedeelte van de verbreding zal geen oplossing zijn voor het verkeer van/naar Almere.

Voorstelpakketmaatregelen



Om te laten zien welke combinaties van maatregelen mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren op de A27, wordt een voorstel gedaan voor verschillende pakketten. Het is ter ondersteuning voor het vervolg van deze opdracht. Dat wil zeggen; het is ook mogelijk om een andere combinatie van maatregelen toe te passen.

In de pakketten zijn alleen maatregelen opgenomen die noemenswaardig effect hebben op het verbeteren van de verkeersdoorstroming van de A27. Daarom zijn vier maatregelen niet opgenomen in een pakket. Een overzicht van de maatregelen per opgave zijn te vinden op pagina 41 van het rapport. In het schema hierboven is te zien hoe de pakketten zijn verbonden met de opgaven en knelpunten.

Pakket A: Quick Win (€2-2.5 mln)

Dit pakket betreft alleen de maatregel om het kruispunt en de voorrangssituatie onderaan afrit Eemnes aan te passen. Dit is de enige quick win die effectief is en niet tegen bestaand beleid ingaat.

Pakket B: Quick Win (€2.5-3 mln)

Dit pakket bevat de maatregelen die een positief effect hebben op de verkeersdoorstroming en binnen korte termijn te realiseren zijn. Dit betreft zowel het aanpassen van het kruispunt bij afrit Eemnes als het aanpassen van de maximumsnelheid naar 100 km/h tussen 06.00 en 19.00 uur.

Pakket C: Verbreding (€19.5 mln)

Dit pakket bevat de verbreding van het traject Almere-Haven tot knooppunt Eemnes in beide rijrichtingen. De kosten zijn exclusief verbreding van de Stichtsebrug. Door deze verbreding zijn de knelpunten op de A27 opgelost.

Pakket D: Verbreding (€24 mln)

Dit pakket bevat de verbreding van het traject Almere-Haven tot knooppunt Eemnes in beide rijrichtingen, inclusief rijstrooksignalering. Door deze verbreding zijn de knelpunten op de A27 opgelost en kan er verkeersmanagement op het traject worden toegepast.

Advies

De belangrijkste conclusie van het rapport is dat er beperkte maatregelen op de korte termijn mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren. Hier moet wel bij worden opgemerkt dat de mobiliteitsmaatregelen minimaal zijn onderzocht. Zo is er slechts naar 1 snel/ door fietsroute gekeken en 1 variant van een bus verbinding naar Almere – Utrecht. Een busverbinding Huizen-Blaricum-Utrecht Uithof is niet onderzocht. Dit kan wel een nadere uitwerking krijgen in het corridor overleg Utrecht – Gooi en Vechtstreek – Flevoland.

Het onderzoek onderstreept het belang van maatregelen op de A27 wat ook in het MIRT oostkant Amsterdam is geconcludeerd. Zonder maatregelen zullen de huidige knelpunten groter worden met grotere kans op terugslag naar de A1 en de A27 ten zuiden van knooppunt Eemnes. Aan de andere kant kunnen maatregelen bij de A27 de druk op de A1 waarschijnlijk verminderen.

Dit alles pleit ervoor om de A27 op te nemen in het programma samen bouwen aan bereikbaarheid als onderdeel van MRA-programmalijn Netwerken, Ringen en Stad. Door de regio gemeenten is dit reeds benoemt (zie tekst hieronder).

Memo: Inzet mobiliteit in MIRT en MRA-verband 2019 (januari 2018, kenmerk 19.0000984)

Ad. 1. Vasthouden aan de resultaten van het MIRT Oostkant Amsterdam

Het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam heeft geresulteerd in een samenhangend pakket aan maatregelen.

Om dit te bereiken is ook cruciaal dat de A27 in het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid komt. Dit draagt bij aan de opgaven, is onderdeel van het voorkeurspakket. Bij een verkenning kunnen de flankerende maatregelen uit het MIRT OA worden betrokken en het gesprek over een naastgelegen OV-verbinding (zie ad. 3.). Verder is dit ook middel om steviger betrokken te zijn in het programma Bereikbaarheid en kan op de lange termijn maatregelen worden gewezen (schaalsprong OV, tunnel A1).

Ad. 3. Hoogwaardige directe OV verbinding (Noord-Zuid) tussen Almere en Utrecht via Huizen en Hilversum

Een missende schakel in het OV netwerk is een spoorverbinding 'langs de A27'. Ook in het verband van de corridor Utrecht – Gooi en Vechtstreek– Flevoland (UGVF) is hier aandacht voor. Er kan hier worden gewezen op:

- Huizen is één van de grootste gemeenten in Nederland zonder treinstation.
- De provincie Noord-Holland heeft in de omgevingsvisie NH2050 erkend dat hier een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding nodig is.
- Verbeterde bereikbaarheid aan de oostflank van de MRA kan de druk op de wegen rond Amsterdam verminderen.