

Algemeen	
Aan	PFHO Ruimte en Mobiliteit 3 december 2025
Van	Germa Bakker, programmacoördinator mobiliteit
Datum	6-11-2025
Verspreiden	Ja
Onderwerp	Startbeslissing Verkenning A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde
Kenmerk	DOC-25013595

De Verkenning A27 bevindt zich in de initiatieffase. Dit is besproken in het BO MIRT van november 2025. Een definitieve beslissing volgt in januari 2026 (na het nota-debat over het MIRT op 19 januari 2026). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft een concept startbeslissing opgesteld. Regionale partijen zijn uitgenodigd een reactie te sturen.

Hieronder staan de belangrijkste aandachtspunten; we zullen ze ambtelijk inbrengen richting ministerie van I&W. We stellen voor deze aandachtspunten ook mee te nemen in het bestuurlijk PVVB van 11 december 2025.

Uit de (concept) startbeslissing A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde

Doelstelling

De doelstelling voor de MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde luidt: de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet, waardoor ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid op het hoofd- en onderliggend wegennet verbetert én het leveren van een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het Hoogwaardig Openbaar Vervoersnetwerk.

Studiegebied

Aspecten die in ieder geval onderzocht worden, zijn: het effect van de maatregelen op de A27 op het knooppunt Eemnes (A27/A1). Het effect op het draaiend houden van de ring Amsterdam en de ring Utrecht; het effect op de A27 in noordelijke richting (knooppunt Almere) de effecten op het onderliggend wegennet, de vaarweg en de huidige en toekomstige Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbindingen (HOV).

Meekoppelkansen

Het onderzoek biedt ruimte voor mee-koppelkansen. Deze worden geïnventariseerd. Maar een aantal ligt expliciet in het verlengde van de Impactstudie A27-Z1. (zoals sluipverkeer en gebruik onderliggend wegennet).

Aanvullende maatregelen / HOV

Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland onderzoeken (al) een HOV-verbinding op de A27. Dit vloeit voort uit de verbetering OV-verbinding tussen Almere en Utrecht Science Park. We stellen voor de resultaten van dit onderzoek te betrekken in de MIRT-Verkenning A27.

Regionale bijdrage

In een eerdere fase Verkenning A27 (2020) is met I&W afgesproken dat er een regionale bijdrage nodig is van € 500.000,-- Deze toezegging is door de regio (in het PFHO) gedaan, maar is naar de achtergrond verdwenen door de eerder uitgevoerde noodzakelijke maatregelen voor de afrit A27/Eemnes (waarbij de gemeente Eemnes een groot deel van de kosten heeft gedragen). De regionale bijdrage is wel toegezegd, maar niet daadwerkelijk betaald (en ook niet in beheer bij de

regio). Naar verwachting zal I&W opnieuw terugkomen op de oude afspraak voor een regionale bijdrage.

Aandachtspunten (voor inbreng in PVVB en MRA)

- Studiegebied ligt deel in de MRA; op basis daarvan kan ook de Impactstudie meegenomen worden. De Impactstudie geeft aan dat door doorstromingsproblemen van zowel A1 als A27, er een grote relatie is op vastlopen. Daarnaast is in eerder onderzoek (onder andere MIRT-Onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA)) aangegeven dat het wenselijk is te kijken naar verbetering rondom de aansluiting 9 Laren/Hilversum-Noorden de uitwisseling Hoofd- en onderliggend wegennet
→ We verzoeken het kerngebied bij knooppunt Eemnes iets wordt uitgebreid tot en met aansluiting afrit 9 (Laren-Hilversum Noord)
- De Impactstudie heeft in beeld gebracht dat er in de huidige situatie al sluipverkeer wordt geconstateerd, als de A27 (of de A1) vastloopt. Dit sluipverkeer gebruikt lokale wegen die hier niet voor geschikt zijn. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn er oplossingen voor het sluipverkeer nodig.
→ We stellen voor om verzoeken het sluipverkeer expliciet mee te nemen in het onderzoek, en dit ook in het afwegingskader mee te nemen.
- De Impactstudie heeft nog niet gekeken naar effecten onderliggend wegennet (er is alleen gerekend met NRM). De regio zal zelf het initiatief nemen om een aanvullend onderzoek te doen naar de impact op het onderliggend wegennet.
→ Het is wenselijk om de resultaten hiervan mee te kunnen nemen in de Verkenningsfase en waar nodig om knelpunten te betrekken in de Verkenning, hetzij als toetsingskader.
- De Impactstudie A27-A1 laat zien dat de I/C-belasting op de A1 nog groter en problematischer is dan op de A27. Daarom is op een andere manier aandacht nodig voor de A1, en vanuit regio zullen wij hierover ook het gesprek met Rijkswaterstaat en I&W aangaan.
Gegeven de fysieke beperkingen van de A1, zijn er hier weinig mogelijkheden voor uitbreiding van infra. Wellicht is het in de toekomst mogelijk om te onderzoeken in hoeverre er een structurele verbreding naar 2x3 mogelijk is. Maar dit vraagstuk dreigt echt grootste toekomstige knelpunt te worden, met het minste perspectief voor oplossingsrichtingen. Gelijktijdig betekent dit een enorm vraagstuk voor onze regio, aangezien ook het lokale verkeer gebruik maakt van het Hoofdwegennet, het heeft een stedelijke functie. Ook die functie komt onder druk te staan.
In eerder onderzoek is aangegeven dat waar voor de A1 de mogelijkheden beperkt zijn, vooral gekeken moet worden naar de A27. We zouden ons kunnen voorstellen dat er in de Verkenning A27 een variant wordt onderzocht, waarbij er meer verkeer vanuit de regio naar de A27 wordt geleid. Wellicht kan dit mede met het regionale model worden onderzocht.
→ Mogelijk is het dan wenselijk om te kijken hoe meer gebruik A27 vanuit regio Gooi en Vechtstreek (om de A1 te ontlasten) gefaciliteerd kan worden (hetzij in de aansluitingen, hetzij in de vorm van parallelwegen in combinatie met HOV-banen).
- Bij de aanvullende maatregelen wordt onder andere genoemd het OV-alternatief en/of het pakket aan HOV-maatregelen. Omdat de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht al bezig zijn met een HOV-onderzoek voor de verbinding Almere-Utrecht Science Park, is het wenselijk dit in de oplossingsrichtingen mee te nemen.