

## Knooppunt Crailo

Betreft: Opdracht Gebiedsregie

Datum: 29 augustus 2025

Aan: Stuurgroep Crailo

Afzender: Marijn Calkhoven (Gebiedsregisseur)

Afschrift: PFHO Ruimte en Mobiliteit

Bijlage: Rapportage Variantenstudie, Movares, d.d. 25 juli 2025

---

### Vertrekpunt en voorgeschiedenis

Bij de aansluiting Crailo op de A1 komen grote gebiedsontwikkelingen en complexe mobiliteitsvraagstukken samen. Om deze op te lossen en te financieren, stelde de regio in 2020 het Mobiliteitsperspectief Knooppunt Crailo op. Eind 2020 heeft het regionale PFHO het mobiliteitsperspectief met voorkeursvariant 1 onderschreven als richtinggevende oplossing voor de mobiliteitsopgaven. Voor de financiering is destijds een WBI-subsidie aangevraagd bij het Rijk, maar niet gehonoreerd. Hiermee kwam de ontwikkeling van de knoop tot stilstand. Gezien de toename aan mobiliteitsbewegingen en de ontwikkeling van Crailo en Craibosch voor 2030, hebben de regiogemeenten en provincie, het regiobureau opdracht gegeven om regie te pakken op de planvorming. Hiervoor is gezamenlijk de benodigde financiering bij elkaar gebracht.

### Opdracht gebiedsregie Crailo

De aanpak voor Knooppunt Crailo bestond uit twee samenhangende sporen: een ruimtelijk kader en een financieel kader, die beide binnen ongeveer zes maanden moesten worden uitgewerkt. Het regiobureau kreeg de opdracht om de ambtelijke en bestuurlijke afstemming te organiseren. Hiervoor werd een Stuurgroep Crailo opgericht met vertegenwoordigers van de regiogemeenten.

Voor de uitwerking zijn twee ambtelijke werkateliers georganiseerd, waarin regiogemeenten, provincie en Rijkswaterstaat ambtelijk participeerden. Daarnaast vond afstemming plaats met directeuren van de regiogemeenten over een regionale financiële verdeelsleutel. De provincie was bestuurlijk agendalid van de stuurgroep.

- *Ruimtelijk kader*

Het ruimtelijk kader richtte zich op de uitwerking van twee specifieke mobiliteitsmaatregelen, gebaseerd op het Mobiliteitsperspectief Knooppunt Crailo:

1. Een mobiliteitshub op de locatie van het huidige busstation, inclusief een parkeervoorziening.
2. Een ongelijkvloerse oplossing voor fietsers en voetgangers die aansluit op deze hub. Beide maatregelen zijn verder onderzocht en uitgewerkt in een variantenstudie, waarbij de nadruk lag op de ongelijkvloerse oplossing (fiets-/voetgangerstunnel).

- *Financieel kader*

Het financiële spoor had als doel om inzicht te krijgen in de investeringskosten en een passende financieringsstrategie te ontwikkelen. Een belangrijke kans deed zich voor via de Woningbouw op Korte Termijnregeling (WoKT) van het Rijk, waarmee cofinanciering (max 65%) kon worden aangevraagd voor projecten die bijdragen aan de versnelling van woningbouw. Deze regeling kende een strakke deadline (31/8) en strikte voorwaarden, onder andere op het gebied van regionale cofinanciering.

Het Regiobureau heeft voor de opdracht Gebiedsregie externe hulp ingehuurd. Dit betrof BMC voor het procesmanagement i.c.m. Movares voor de inhoudelijke expertise, uitwerking en ramingen.

### **Financiële uitdaging, nu wel eerste stap**

Het Mobiliteitsperspectief Knooppunt Crailo diende als leidraad voor de uitwerking. Dit perspectief stelde een mobiliteitshub bij het huidige busstation, inclusief een (gestapelde) parkeervoorziening én een ongelijkvloerse fiets-/voetgangerstunnel voor. De uitwerking en kostenraming laten zien dat de investeringskosten fors hoger uitvallen dan verwacht. Door de beperkte fysieke ruimte en technische complexiteit bedragen de totale investeringskosten voor de mobiliteitshub en fiets-/voetgangerstunnel samen ruim € 66,5 miljoen (SSK-raming incl. BTW, Movares juni 2025).

De afgelopen periode bleek de uitdaging voor de financieringsstrategie voor beide maatregelen te groot en is het niet gelukt om overeenstemming te bereiken over een financiële verdeelsleutel. Aangezien de provincie geen directe zitting had in de Stuurgroep Crailo, was het lang onduidelijk wat haar bestuurlijke standpunt en financiële mogelijkheden waren met betrekking tot de mobiliteitsmaatregelen op dit knooppunt. Tevens bleek de in beeld gebrachte meerwaarde - weliswaar geduid op het regionale schaalniveau - niet voor eenieder voldoende overtuigend.

Om toch een eerste stap te zetten en gebruik te maken van een Rijksbijdrage uit de WoKT-regeling, is een aanvraag ingediend voor de optimalisatie van de twee kruisingen op de N527/Amersfoortsestraatweg. Deze optimalisatie is noodzakelijk om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, mede vanwege de gebiedsontwikkeling Crailo. Dit project kan op korte termijn worden gerealiseerd door het te koppelen aan gepland beheer en onderhoud van de provincie.

#### *Optimalisatie twee kruisingen N527/Amersfoortsestraatweg*

Het plan zet in op het herindelen van rijstroken en het beter benutten van de ruimte onder het viaduct. Hierbij worden fietsers en voetgangers naar de zuidoostzijde van de A1 verplaatst en komt er een nieuwe VRI op de zuidzijde (Crailoseweg / Amersfoortsestraatweg). Hiermee wordt het aantal oversteken voor fietsers en voetgangers tussen Buurtschap Crailo / Bussum-Zuid naar het busstation teruggebracht naar twee. Deze oplossing (variant 7, Variantenstudie Movares, 25 juli 2025) vraagt een investering € 4,8 miljoen (SSK-raming incl. BTW, Movares juni 2025).

Het is belangrijk te benadrukken dat deze optimalisatie van de twee kruisingen nodig is, maar geen duurzame oplossing biedt voor de lange termijn.

### **Vervolgstrategie, een meer gesegmenteerde aanpak**

De uitdagingen rond Knooppunt Crailo blijven onverminderd groot. Met de start van de woningbouw in Crailo en de naderende ontwikkeling van Craibosch, zal de mobiliteitsdruk de komende jaren verder toenemen, zoals ook bevestigd wordt in de recente Impactstudie A27/A1. Er ligt dus een blijvende opgave op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid.

Om hier als regiogemeenten en provincie gezamenlijk en effectief aan te blijven werken, is het voorstel om de mobiliteitsmaatregelen te scheiden en in drie afzonderlijke sporen met elk een eigen tijdshorizon op te pakken.

#### **1. Korte termijn optimalisatie twee kruisingen N527**

De zuidelijke kruising functioneert als ontsluiting van de gebiedsontwikkeling Crailo, hier ligt een opgave in het verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid door middel van een regelinstallatie. Voor beide kruisingen geldt dat de modaliteit fiets volwaardig meegenomen moet worden in het optimaliseren van de kruisingen. Voor de twee kruisingen N527 ligt er op de korte termijn een koppelkans met beheer en onderhoud, dat binnen de provincie is voorzien. Omdat dit op korte termijn speelt en ook realiseerbaar is, wordt hiervoor al het e.e.a. aan afstemmingsoverleg in gang gezet met de betrokken wegbeheerders, de

GEM Crailo en de twee gemeenten waarbinnen de kruisingen liggen. Zoals gesteld is voor deze optimalisatie een WoKT-aanvraag ingediend bij het Rijk voor cofinanciering.

2. Hubontwikkeling Crailo

De mobiliteitshub Crailo is een belangrijk onderdeel van de Hubstrategie Gooicorridor, een gezamenlijk project van de Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort en de provincies Noord-Holland en Utrecht. Binnenkort start 'fase 3' van dit project, waarbij de uitwerking en financieringsstrategie centraal staan. De eerdere uitgangspunten voor de mobiliteitshub Crailo blijven richtinggevend en vormen de basis voor dit vervolgproces.

3. Lange termijn ambitie ongelijkvloerse kruising

Voor de lange termijn kan de regio samen met de provincie blijven werken aan het verder doorontwikkelen en optimaliseren van het fietsnetwerk. Hierbij kan een ongelijkvloerse oplossing voor fiets- en voetgangers op deze doorfietsroute een lange termijn ambitie blijven. De variantenstudie van Movares laat hiervoor verschillende oplossingen zien die, als het gaat om tunnel- of brugvarianten, al snel uitkomen op enkele tientallen miljoenen. Bij de verdere uitwerking van deze doorfietsroute is het cruciaal om - in lijn met de richtinggevende keuzes uit het Mobiliteitsperspectief Crailo - de relatie te blijven leggen met de hubontwikkeling op de locatie van het huidige busstation.

*Verband met de Impactstudie A27/A1*

De recent gepubliceerde Impactstudie A27/A1 vormt een sterke basis om de mobiliteitsopgave van de bredere regio te agenderen bij het Rijk. De studie bevestigt dat er een enorme, structurele uitdaging is op het gebied van bereikbaarheid, die veel verder reikt en qua schaal en impact groter is dan de maatregelen (hub en fiets-/voetgangstunnel) die de afgelopen periode zijn verkend.

Deze grotere opgave vereist een langdurige en gezamenlijke aanpak van de regio en het Rijk, gericht op een integraal maatregelenpakket. In dit bredere traject kunnen de al eerder voorgestelde oplossingen voor Crailo, zoals de mobiliteitshub en de ongelijkvloerse kruising, een logische plek krijgen.

De korte termijn optimalisatie van de kruisingen op de N527 is een belangrijke eerste stap. Hiermee laat de regio een proactieve en constructieve houding zien richting het Rijk.