

Oprachtgever	Regio Gooi en Vechtstreek
Datum	31 augustus 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	012402.20220628.N1.04
Status	Definitief
Pagina	1/9

## 'Quick wins' busstation Crailo

### 1. Aanleiding en vraagstelling

In 2020 heeft Goudappel het 'Mobiliteitsperspectief knooppunt Crailo' opgesteld. Dit betreft een langetermijnvisie voor de doorontwikkeling van deze locatie tot een hoogwaardig knooppunt voor alle vervoerwijzen, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Ook op korte termijn wil de regio echter al stappen nemen om de kwaliteit van het busstation bij Crailo te verbeteren. Doordat de lijnvoering is veranderd en het busstation geen eindhalte meer is (met uitzondering van de buurtbus) ontstaan hier meer ruimtelijke mogelijkheden voor. In overleg met vertegenwoordigers van de Regio Gooi en Vechtstreek, Provincie Noord-Holland, gemeenten en vervoerder Transdev heeft Goudappel de mogelijkheden onderzocht om al op korte termijn verbeteringen te realiseren op het busstation ('quick wins').

### 2. Uitgangspunten

#### 2.1 Openbaar vervoer

##### *Busbediening*

Doordat het ziekenhuis Tergooi uit Blaricum zal vertrekken, zal ook de busbediening bij het busstation Crailo veranderen:

- De frequentie van R-net wordt opgevoerd: de R-netlijnen 320 en 321 krijgen samen in de spits een 5-minutenfrequentie (in beide richtingen). Deze lijnen rijden vanuit Huizen afwisselend naar Amsterdam Amstelstation en Amsterdam Zuid.
- De bediening door overige lijnen wordt juist minder: er blijft één standaard streeklijn via het busstation rijden: lijn 109 van Hilversum via Eemnes en Laren naar Bussum. Deze zal

naar verwachting standaard één keer per uur rijden (in beide richtingen). Mogelijk is in de spits een halfuursdienst te realiseren. Lijn 107 vervalt.

- Buurtbus 573 eindigt bij het busstation. De toekomst van deze buurtbus is onzeker. Vooral nog moet er echter nog wel rekening mee gehouden worden. De buurtbus blijft ongeveer 10 minuten op het busstation staan, voordat deze weer vertrekt.

### *Chauffeursvoorziening*

Doordat het busstation geen eindpunt meer zal zijn voor reguliere bussen, is er ook geen wacht-/pauzeerruimte voor chauffeurs meer nodig.

## **2.2 Fiets**

### *Aantal fietsenstallingen*

Het aantal fietsparkeerplaatsen is op dit moment te beperkt. Er is nu ruimte voor ongeveer 60 fietsen in rekken, maar de benodigde capaciteit is eerder door de Provincie geraamd op 168 fietsparkeerplaatsen. Deze raming is gemaakt vóór corona. Nu blijkt dat het openbaar vervoer na corona nog steeds minder reizigers heeft, zou de feitelijke behoefte iets lager kunnen zijn. Maar aan de andere kant was bij deze raming nog geen rekening gehouden met een fors hogere frequentie van R-net en woningbouw in Crailo en Tergooi. Deze ontwikkelingen kunnen juist leiden tot extra behoefte aan fietsenstallingen. In overleg is besloten om als 'quick win' voornamelijk uit te gaan van de geraamde 168 plaatsen. Als eenvoudig wat extra plaatsen kunnen worden gerealiseerd, is dat meegenomen.

### *Kwaliteit en ontsluiting fietsenstallingen*

De nieuwe stallingen worden uitgevoerd in R-netkwaliteit. Daarnaast is aandacht nodig voor de ontsluiting van de fietsenstallingen: fietsers rijden nu ofwel over de stoep, ofwel over de busbaan om bij de stallingen te komen.

### *Deel-fietsenstallingen*

De huidige deelfietsen stalling van Urbee is niet meer in gebruik en kan vervallen. Alle partijen hebben de wens om nieuw (e)deelfietsen te plaatsen. Dit zal naar verwachting maximaal 16 fietsen betreffen.

### *Ruimte voor scooters en bakfietsen*

Naast de reguliere fietsenstallingen moet ruimte aangewezen worden voor scooters en fietsen met afwijkend formaat, zoals bakfietsen. Het is wenselijk om hiervoor een locatie in de directe nabijheid van de fietsenstallingen te creëren, om te voorkomen dat er ook gewone fietsen op de parkeerlocatie voor scooters en bakfietsen worden gezet.

## 2.3 Overige voorzieningen

### *Nieuwe voorzieningen: vooral op langere termijn*

Provincie, regio en gemeenten hebben per knooppunt een inventarisatie van voorzieningen per knooppunt gemaakt. Voor Crailo zijn dit wc, watertap, kiosk, pakketkluizen, ov-chipkaartlader. De meeste van deze voorzieningen kunnen eenvoudiger gecombineerd worden met de ontwikkeling van de woonlocatie Tergooi. Er moet bovendien duidelijk zijn wie deze voorzieningen gaat beheren en exploiteren.

De huidige chauffeursvoorziening is voorzien van een wateraansluiting. Dit biedt wel een kans om op deze plaats (al dan niet op langere termijn) een watertap en/of wc te realiseren. Bij het ontwerp van de quick wins kan hier rekening mee gehouden worden.

### *Bestaande voorzieningen behouden of verplaatsen*

Voor het overige dienen vooral de bestaande voorzieningen behouden te blijven, ze kunnen echter wel verplaatst worden:

- De huidige wachtruimten en elektronische informatieborden zijn op dit moment op orde en zijn al uitgevoerd in R-netkwaliteit.
- Er is bij het busstation een mogelijkheid om een (dienst)auto te parkeren. Deze wordt door buschauffeurs gebruikt bij wisseling van diensten).
- K+R-plaatsen langs de Prins Hendriklaan en het carpool/P+R-terrein aan de andere kant van de Crailoseweg blijven behouden<sup>1</sup>. Een eventuele nieuwe voorziening kan later ontwikkeld worden bij Tergooi.

## 2.4 Langetermijnontwikkelingen

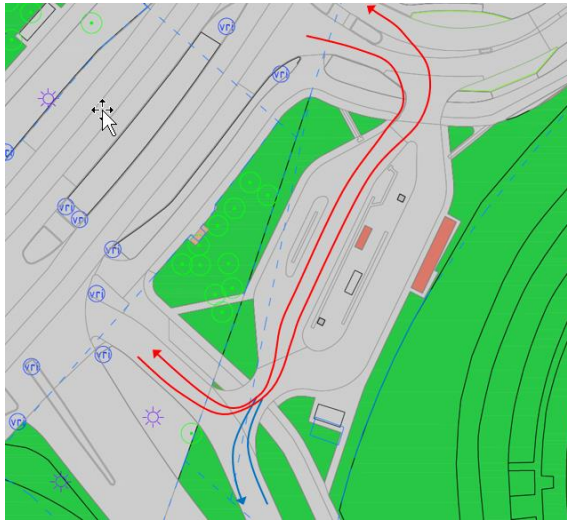
Bij de voorstellen voor quick wins moet rekening gehouden worden met de ambities die er zijn voor de langere termijn. Het gaat dan vooral om integratie met de planontwikkeling voor Tergooi en de mogelijke nieuwe fietstunnel en -brug onder de A1. Naar verwachting zal dan het hele gebied opnieuw onder handen genomen worden. Dit betekent dat op dit moment niet al te grootschalige ingrepen gewenst zijn.

---

<sup>1</sup> Naar verwachting parkeren nu ook bezoekers en medewerkers van het ziekenhuis op het P+R-terrein, omdat op het ziekenhuisterrein betaald parkeren geldt. Als het ziekenhuis hier weggaat, kan de parkeerdruk op het P+R-terrein daardoor iets dalen. Tegen die tijd zal een parkeerdrukmeting worden uitgevoerd.

### 3. Oplossingsrichting

In overleg zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend. Zo is bijvoorbeeld gekeken naar de mogelijkheid om de R-net bussen langs twee zijperrons te laten halteren in plaats van langs één eilandperron, zoals nu. Dat zou leiden tot meer ruimte aan de zijde van Tergooi voor fietsenstallingen en bussen kunnen elkaar nog steeds passeren, tenzij er ook bussen rijden of stilstaan vanuit de tegenrichting.



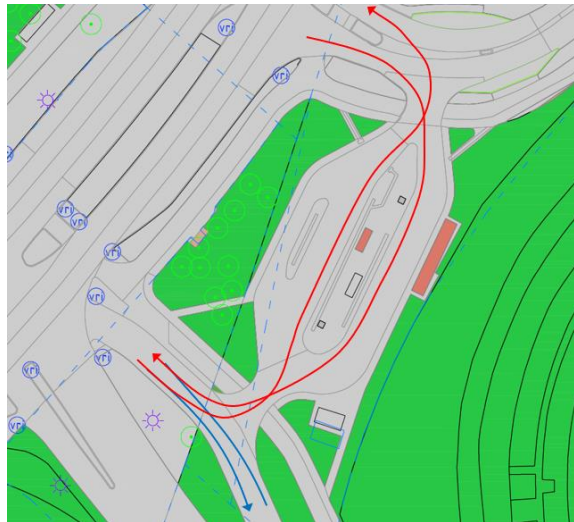
Dit voorstel zou echter toch tot grote aanpassingen leiden:

- De entrees van het busstation zouden moeten worden verruimd (waardoor de lengte van de oversteek voor fietsers ook zou toenemen);
- In verband daarmee zouden ook verkeerslichtenregelingen aangepast moeten worden (waarbij de ontruimingstijd mogelijk langer zou worden, waardoor de regeling minder efficiënt wordt).
- Het perron dat nu alleen voor de buurtbus gebruikt wordt, zou moeten worden verlengd: het zou een R-netperron worden (voor bussen van noord naar zuid). Voor de buurtbus moet een andere locatie gevonden worden.

Er is vervolgens daarom gezocht naar een mogelijkheid die dichterbij de huidige situatie blijft. Het uitgangspunt daarbij is dat het eilandperron voor de R-netbussen behouden blijft. Aan de oostzijde kan meer ruimte gecreëerd worden door de passeermogelijkheid voor bussen te schrappen. Een passeermogelijkheid is in de toekomst minder nodig, want:

- het busstation is geen eindpunt meer, zodat bussen hier minder stilstaan;
- de R-netbussen rijden gezamenlijk een 5-minutenfrequentie en daarnaast is er alleen nog sprake van één streekbus met een lage frequentie: de kans dat bussen op elkaar moeten wachten als zij achter elkaar staan is dan klein.

Aanvullend hierop kan ervoor gekozen worden om de streeklijn van Bussum naar Laren (en verder) niet meer via het busstation te leiden, maar een halte te geven op de busbaan langs de Rijksstraatweg, net ten zuiden van de entree naar het busstation. Omdat er geen andere bussen meer langs rijden, kan lijn 109 hier prima op de busbaan halteren. De voetgangersrelatie tussen deze halte en het busstation moet dan wel verbeterd worden, maar daarvoor zijn goede mogelijkheden als de chauffeursvoorziening verdwijnt.



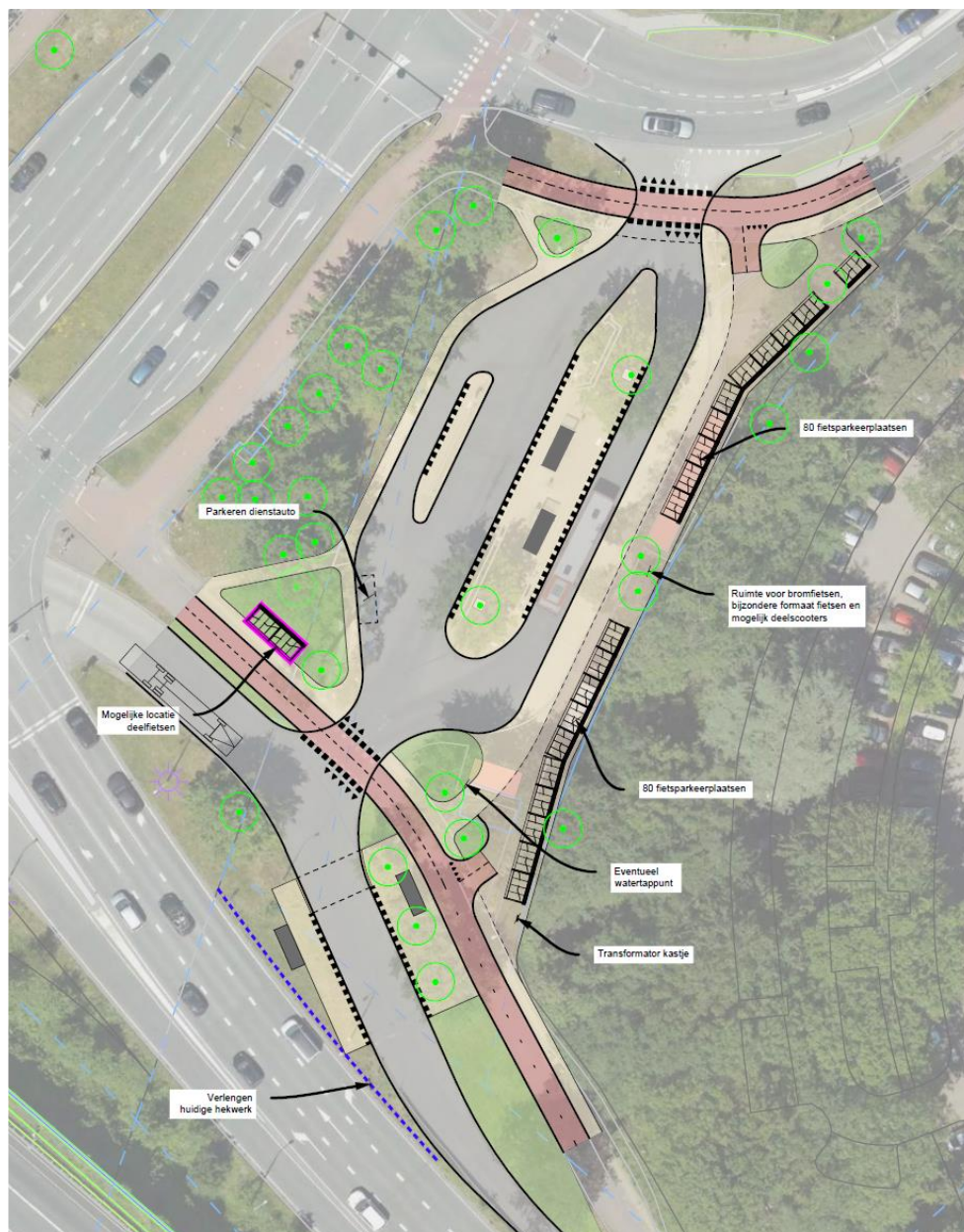
Deze aanpassing heeft twee voordelen:

- De R-netlijnen en de streeklijn hebben eigen haltes, zodat zij elkaar niet kunnen hinderen.
- Doordat lijn 109 niet meer via het busstation hoeft te rijden, kan een kortere route worden gereden: er hoeft geen 'blokje om' gereden te worden via busstation, Prins Hendriklaan en Crailoseweg. Dat levert tijdswinst voor lijn 109 op.

Eventueel kan de nieuwe halte langs de busbaan ook door de buurtbus gebruikt worden. De buurtbus moet echter wel ergens op het busstation kunnen wachten tot het volgende vertrek (ca. 10 minuten).

## 4. Schetsontwerp maatregelen

De uitgangspunten in hoofdstuk 2 en de oplossingsrichting in hoofdstuk 3 zijn uitgewerkt in een verkeerskundig schetsontwerp van het busstation. Dit schetsontwerp is als afzonderlijke bijlage bij deze notitie toegevoegd (op schaal) en is tevens weergegeven op de volgende pagina. Daarna gaan we puntsgewijs in op de keuzes die voor dit schetsontwerp gemaakt zijn.



Figuur 1: Schetsontwerp quick wins busstation Crailo

In het ontwerp is rekening gehouden met de locatie van bomen en van een transformatiekastje (bij benadering), maar niet met de lantaarnpalen. Deze zullen bij de plaatsing van de fietsenstallingen deels verplaatst moeten worden.

## Fietsvoorzieningen

- We stellen voor om de uitbreiding van de fietsenstallingen tot 160 stuks in het verlengde van de huidige fietsenstallingen langs het hek van Tergooi te realiseren. We kiezen ervoor om deze in twee keer 80 (overdekte) fietsenstallingen te verdelen. Daartussenin staan namelijk twee bomen. In dit middengedeelte, rondom de bomen, is dan plaats om bromfietsen (inclusief eventuele deelscooters) of fietsen met een bijzonder formaat te stallen. Ook aan de noordkant wordt de rij fietsenstallingen kort onderbroken om een bestaande boom te kunnen handhaven.
- Het aantal van 160 fietsenstallingen is iets lager dan de berekende behoefte, maar nog aanzienlijk hoger dan het aantal gestalde fietsen dat in de huidige situatie wordt waargenomen. Daarom stellen we voor om in eerste instantie ook deelfietsen e.d. in de 160 stallingsplaatsen op te nemen. Op het moment dat het aantal fietsen toeneemt, kan aan de zuidwestzijde van het busstation langs het fietspad een afzonderlijke stallingsplaats voor deelfietsen gerealiseerd worden. Het moeten dan wel duidelijk gemarkeerde stallingen voor uitsluitend deelfietsen zijn. (Het is onwenselijk om de stallingscapaciteit voor gewone fietsen te verdelen over een grote en een veel kleinere locatie, omdat dan het risico bestaat dat de bij de kleine locatie fietsen naast de stalling neergezet worden, terwijl op de grote locatie nog stallingen vrij zijn.)
- Voor de bromfietsen en fietsen met een bijzonder formaat, stellen we voor om geen rekken te maken (vanwege de verschillen in formaten), maar wel aanbindmogelijkheden, aan de voorzijde (langs de afscheiding van Tergooi) met hekjes, aan de achterzijde met beugels in het wegdek (zie foto).



*Figuur 2: Aanbindmogelijkheden voor scooters en fietsen met bijzonder formaat*

- Vanaf de fietspaden langs de Prins Hendriklaan en de Rijksstraatweg maken we een duidelijk afslag (aanzet fietspad) naar de fietsenstallingen. Zo voorkomen we dat fietsers op de busbaan of op het trottoir gaan rijden, zoals nu vaak gebeurt.
- Doordat de oostelijke passeerstrook langs de bushalte kan vervallen (zie vorige hoofdstuk), kan hier een brede loopstrook worden gerealiseerd en worden voetgangers niet meer gehinderd door mensen die hun fiets stallen en omgekeerd. Eventueel kan de strook voor de fietsparkeerplaatsen in een wat afwijkende verharding worden gerealiseerd zodat daaruit nog duidelijker wordt onderscheid wordt gemaakt in de doorgaande loopstrook en de ruimte die nodig is om de fietsen te stallen. We stellen echter niet voor om een doorgaand fietspad langs de stallingsplaatsen te maken. De verblijfskwaliteit van het busstation staat voorop.
- Op langere termijn kan wel een doorgaand fietspad meer oostelijk worden gerealiseerd (over huidige terrein Tergooi) in combinatie met de voorgenomen fietstunnel onder de A1. De huidige voorstellen passen goed bij de wens om dan meer voorzieningen te realiseren tussen Tergooi en het busstation. De nu voorgestelde fietsenstallingen moeten dan wel weer worden verplaatst, maar de extra ruimte die nu gecreëerd wordt, is ook op langere termijn goed te gebruiken.

### *Bushaltes en overige voorzieningen*

- Voor lijn 109 is een afzonderlijke bushalte langs de busbaan ten zuiden van het huidige busstation voorzien. Deze extra bushalte biedt ook extra flexibiliteit voor het geval in de toekomst nieuwe buslijnen worden toegevoegd (de halte heeft hiervoor voldoende capaciteit).
- De nieuwe bushalte wordt met een duidelijke looplijn verbonden met het busstation en de fietsenstallingen.
- Bij beide perrons kan ook eenabri worden geplaatst. Voor de bussen richting Bussum kan deze aan de vooraan het perron worden geplaatst (bij de ingang van de halterende bussen), maar voor de bussen richting Laren komt deabri meer achterop het perron te staan (in verband met de beschikbare ruimte).
- Tussen de nieuwe bushalte en de Rijksstraatweg moet uit veiligheidsoverwegingen een hek worden geplaatst (verlening van hek dat zuidoostelijk van de voorgenomen halte al aanwezig is).
- We stellen voor om de situatie voor de buurtbus vooralsnog te handhaven. De ruimte waar de buurtbus nu staat, is niet direct voor andere functies nodig. De ruimte voor de buurtbus biedt bovendien flexibiliteit in de toekomst: er kan hier nog een extra halte mogelijkheid voor een nieuwe buslijn of een pendelbus gecreëerd worden, of er kunnen later alsnog extra stallingsplaatsen komen. Deze flexibiliteit zorgt ervoor dat het ontwerp voldoende toekomstbestendig is.



- Voor de kleine buurtbussen is niet zoveel manoeuvreerruimte nodig als in de huidige situatie beschikbaar is. We stellen daarom om langs de toegang naar de buurtbushalte de mogelijkheid te bieden om een dienstauto te parkeren (er is één parkeerplaats getekend, maar er zou nog een tweede dienstauto achter kunnen staan).
- De huidige chauffeursvoorziening kan vervallen, maar op deze locatie kan wel een watertappunt worden gerealiseerd (aansluiting op waterleiding is immers al aanwezig).
- Wachruimten op het eilandperron, informatieborden, K+R-plaatsen en carpoolplaatsen veranderen niet ten opzichte van de huidige situatie.

## 5. Slotsom

Lijn 109 kan een eigen bushalte krijgen langs de busbaan ten zuiden van het huidige busstation. Dit heeft twee belangrijke voordelen:

- Lijn 109 hoeft geen 'blokje om' te rijden via het busstation, Prins Hendriklaan en Crailoseweg. Dat levert tijdwinst voor lijn 109 op.
- De bushalte op het busstation wordt dan alleen nog gebruikt door de R-netlijnen 320 en 321. Daardoor is het niet meer nodig dat een halterende bus gepasseerd kan worden door een bus van een andere lijn. Dit levert ruimte op om meer en beter ontsloten fietsenstallingen te maken.

Het aantal fietsenstallingen wordt uitgebreid conform de behoefte, de stallingen worden beter ontsloten vanaf de fietspaden en er blijft daarnaast ruimte beschikbaar voor bromfietsen en fietsen met een bijzonder formaat.

Met relatief bescheiden aanpassingen wordt zo dus zowel tijdwinst gecreëerd voor het openbaar vervoer (lijn 109) en wordt tevens meer ruimte en kwaliteit geboden aan fietsers en voetgangers.