



gemeente
Haarlemmermeer

Notitie Verkeer

behorende bij

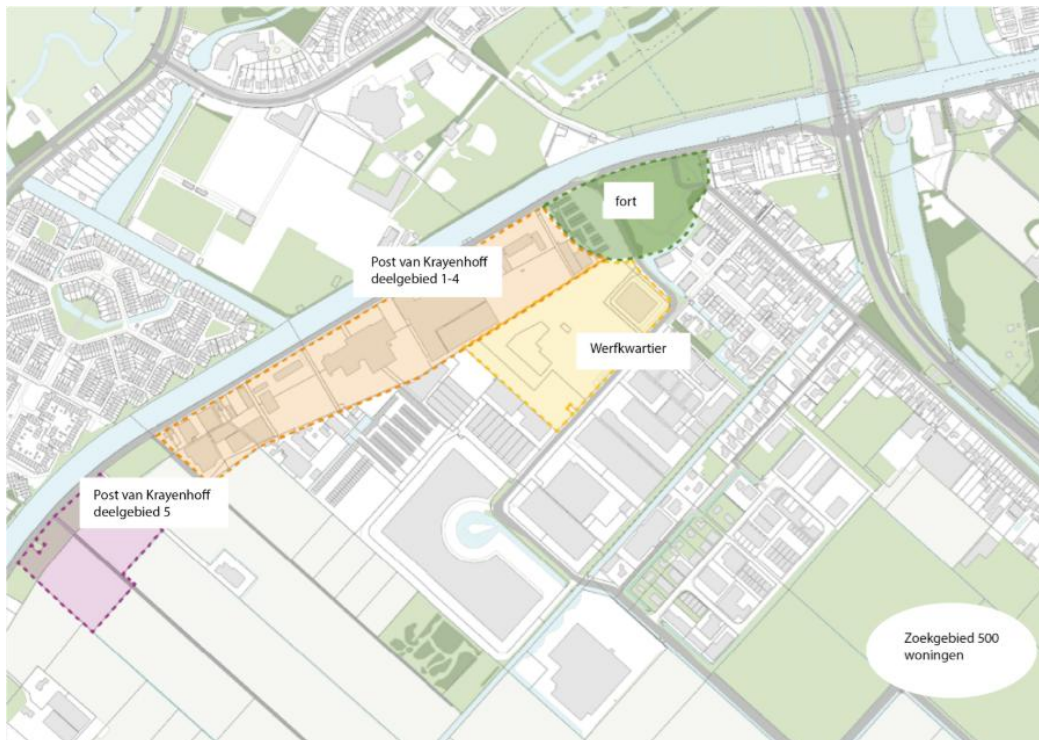
Programma van Eisen Transformaties Cruquius

30 september 2025

Inleiding

Deze notitie over de bereikbaarheid behoort bij het Programma van Eisen Transformaties Cruquius. In de notitie staat het onderzoek opgenomen en is de impact weergegeven van de transformaties Cruquius (Post van Krayenhoff en Werfkwartier) alsmede de eerste 500 woningen van de gebiedsontwikkeling Cruquius – Zwaanshoek op het verkeerssysteem. Hiervoor is het NHZ-verkeersmodel (versie 3.3) gebruikt. In de notitie wordt ingegaan op de effecten van nieuwbouw op het huidige wegennet en de nieuw te realiseren wegen.

In het verkeersonderzoek is er gekeken naar de nieuwe infrastructurele maatregelen, gekoppeld aan de nieuwe woningen (1.000 woningen in de transformaties Cruquius en 500 woningen als eerste ontwikkeling van het gebied Cruquius – Zwaanshoek), en het effect hiervan op de verkeersstromen.



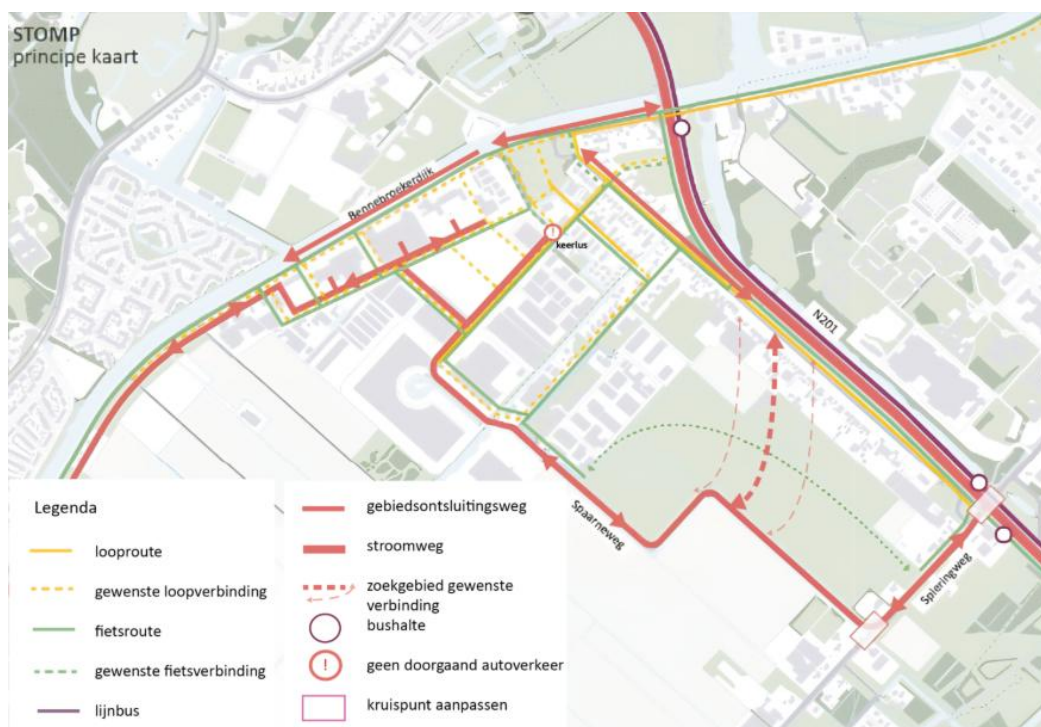
Overzicht deelgebieden Post van Krayenhoff, Werfkwartier en gemeentelijk zoekgebied eerste 500 woningen Cruquius - Zwaanshoek

De verkeersmaatregelen betreffen:

- Aanleg fiets- en voetpaden;
- Aanpassing profiel van de Ringdijk (terugdringen autoverkeer);
- Aanpassing verkeerscirculatie op Cruquius Plaza (inclusief realisatie keerlus ter hoogte van huidige kantoorgebouw van Dura Vermeer aan de Spaarneweg);
- Aanpassing verbinding tussen Spaarneweg en Bennebroekerdijk (gebiedsontsluiting door de nieuwe woonwijk in plaats van verbinding door het huidige Fort bij Heemstede);
- Aanpassingen van de kruisingen Spaarneweg – Spieringweg, de aansluiting Spieringweg – N201 en een extra rijstrook Spieringweg.

Aanvullend op de ontsluiting van de transformaties wordt een veilige fietsverbinding Wickevoort - Cruquius gecreëerd. In de plannen voor Wickevoort zijn twee ontsluitingen voor fietsers opgenomen richting de Ringdijk. Het tracé van de Ringdijk wordt door middel van de fietsonderdoorgang van de nieuwe Cruquiusbrug deels verbeterd. Deze maatregel wordt financieel ondergebracht bij de Schaalsprong Haarlemmermeer.

Voor het onderzoek is het NHZ-verkeersmodel gebruikt welke de drukte op de wegen in 2040 laat zien. In dit model worden alle nieuwbouwontwikkelingen in de regio meegenomen.



Afbeelding: toekomstige verkeersstructuur Cruquius

Varianten

Voor dit onderzoek is specifiek gekeken naar de ontsluitingen van Cruquius aan de hand van de nieuwe ontsluiting structuur, waarbij in de varianten geanalyseerd is of de Bennebroekerdijk als ontsluitingsroute kan functioneren.

Als eerste is er gekeken naar de varianten door middel van de verkeerintensiteiten, verkeersverschuivingen en een gevoeligheidsanalyse. Hieruit komt naar voren dat de Bennebroekerdijk niet geschikt is voor een tweerichtingsweg over het gehele tracé wegens de toenemende intensiteit vanuit beide richtingen. Er zouden dan 5200 motorvoertuigen per etmaal op de Bennebroekerdijk komen, wat boven de norm van de ringdijkvisie van 5000 per etmaal is. Daarnaast komt naar voren uit het onderzoek dat gemiddeld 60% van de nieuwbouwwoningen gebruik maakt van de ontsluiting via de ringdijk.

Doordat deze situatie als niet wenselijk wordt beschouwd is er verder onderzocht aan de hand van een plaatselijke eenrichtingssituatie vanaf het Fort bij Heemstede tot aan de nieuwe aansluiting op de Bennebroekerdijk bij Post van Krayenhoff.

Uitkomsten onderzoek

In onderstaande tabel is weergegeven wat de intensiteit op de weg is met

- de autonome groei
 - de woningbouw van de transformaties Cruquius
 - de eerste 500 woningen van de gebiedsontwikkeling Cruquius – Zwaanshoek
- en de bijbehorende maximale capaciteit van deze wegen wat betreft motorvoertuigen per etmaal (mve).

Uit de analyse van de verkeersintensiteiten komt naar voren dat het huidige wegennet voor de autonome groei inclusief de huidige nieuwbouwontwikkeling voldoende capaciteit biedt. Hierop is één uitzondering. Dit is het zuidelijke deel van de Spieringweg. Deze komt boven zijn maximale capaciteit uit conform de landelijke normen van CROW.

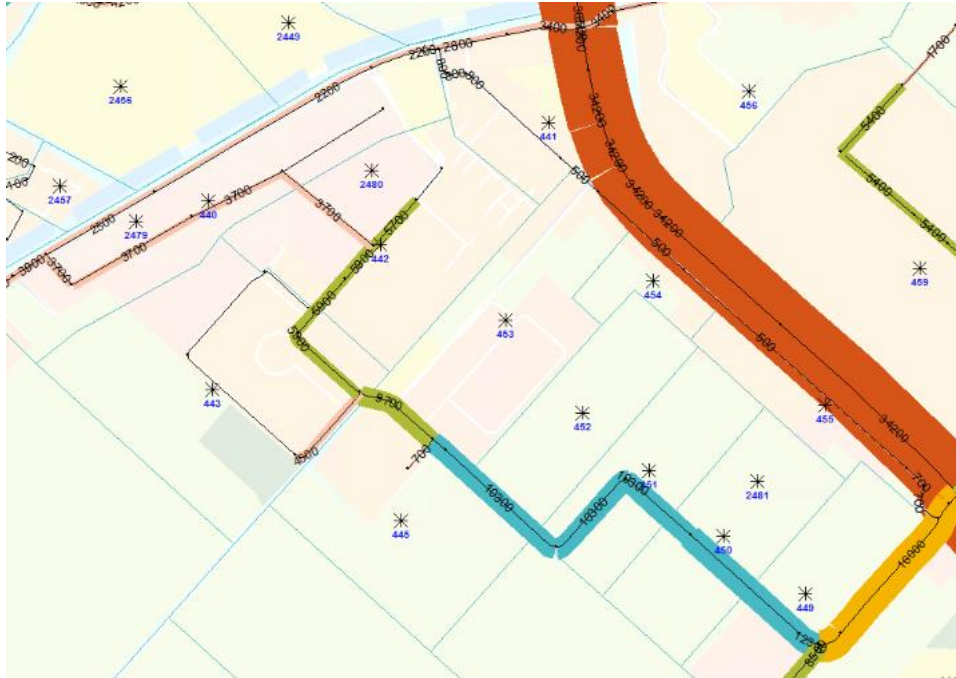
De overbelasting aan de Spieringweg Zuid komt voornamelijk voort uit de autonome groei (toename van circa 2.500 mve). De toename van de Transformaties Cruquius en de eerste 500 woningen van Cruquius – Zwaanshoek betreft circa 700 mve. Er worden verschillende maatregelen genomen om de overbelasting aan te pakken. De maatregelen zijn:

- Betere toegang naar de N201 door middel van een extra rijbaan op de Spieringweg en aanpassing kruispunten. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Programma van Eisen Transformaties Cruquius. Het effect hiervan is in het verkeersmodel meegerekend.
- Het tegengaan van sluipverkeer op de Spieringweg. Hiertoe wordt de inrichting van het zuidelijke gedeelte van de Spieringweg Zuid tijdens de beheer en onderhoud werkzaamheden aangepast. Deze maatregelen moeten het huidige en groeiende sluipverkeer terugdringen.

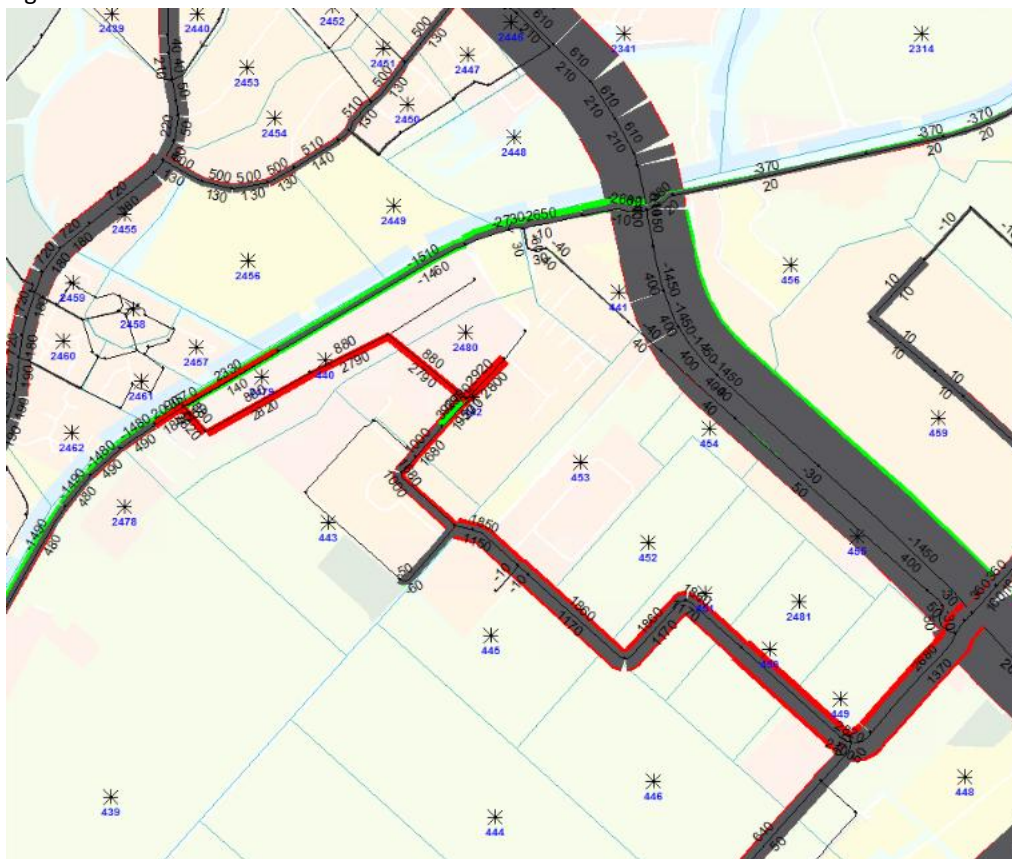
De gemeente zal het effect van de herinrichting op de belasting van de Spieringweg de komende jaren nauwgezet monitoren, zodat de belasting binnen de landelijke CROW normen gaat komen en zal blijven. Een cruciaal ijkpunt hierbij is het moment voordat de eerste 500 woningen van Cruquius Zwaanshoek worden ontwikkeld. Deze gebiedsontwikkeling kan pas aan de orde zijn op het moment dat de wegbelasting dit toelaat.

Weg	Huidige intensiteit basisjaar model	Nieuwe Intensiteit	Maximale capaciteit
Bennebroekerdijk	3.800 mve	3.900 mve	5.000 mve
Nieuwe weg Werfkwartier & PvK deelgebied 1 – 4	-	3.700 mve	6.000 mve
Spaarneweg	7.100 mve	12.300 mve	18.000 mve
Spieringweg (noord)	10.000 mve	16.000 mve	18.000 mve
Spieringweg (zuid)	5.500 mve	8.500 mve	6.000 mve
N201	29.600 mve	34.000 mve	36.000 mve

Tabel 1: intensiteiten



Figuur 1 nieuwe intensiteit



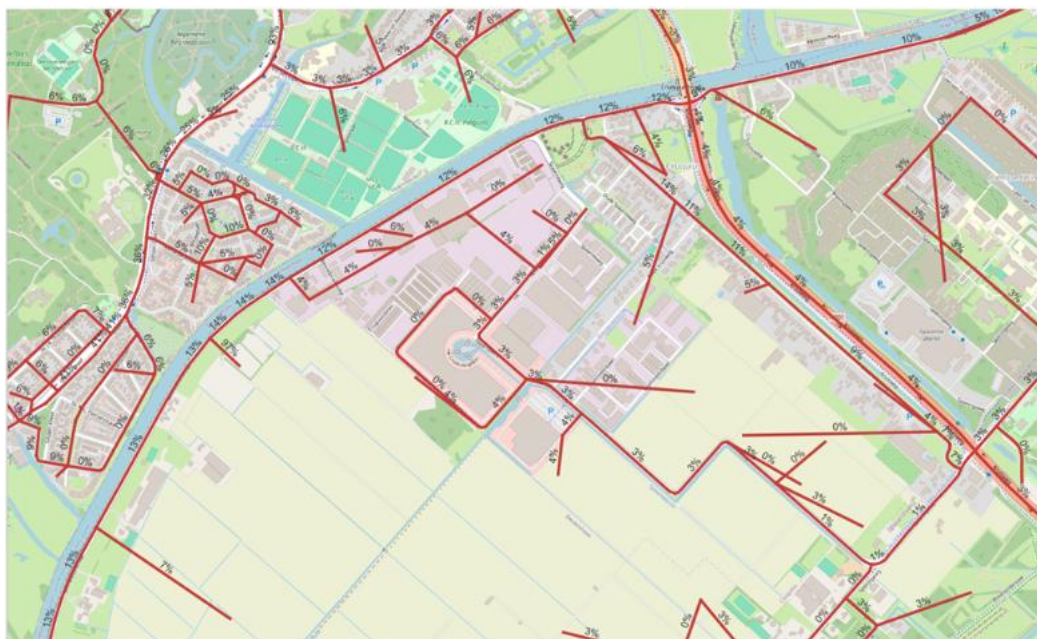
Figuur 2 verandering in intensiteit ten opzichte van huidige intensiteit

Verdeling

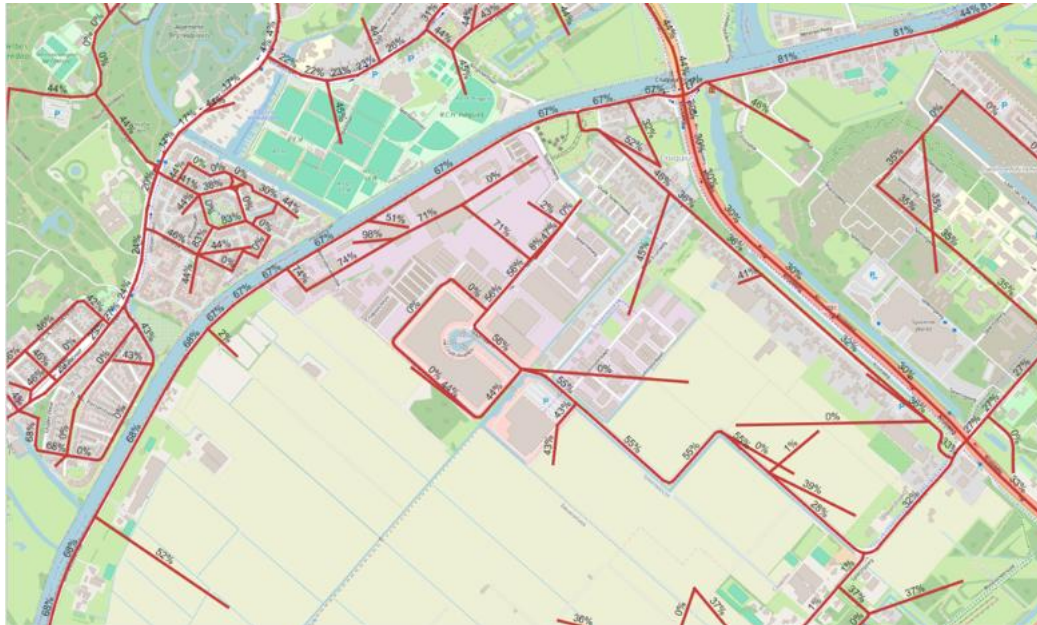
De gebiedsontwikkeling Cruquius genereert circa 6100 extra motorvoertuigen per etmaal (m.v.e.) wat een toename van 10 % betekend. De verdeling van het verkeer, per ontwikkelcluster, is terug te vinden in figuur 2 en afbeeldingen 1 tot en met 4. Binnen deze afbeeldingen is de toename door het autonome verkeer niet meegenomen, waardoor in een oogopslag duidelijk wordt wat de toedracht is per ontwikkelcluster.

Wegaanpassing	Cluster 1 t/m 4	Cluster 5	Dura Vermeer	Cruquius Zwaanshoek deel 1
N201/Spieringweg	33%	7%	16%	44%
Kruising Spieringweg	27%	1%	18%	54%
Cruquius Zoom	44%	5%	22%	29%
Spaarneweg (Voetpad/Fiets)	56%	3%	35%	6%

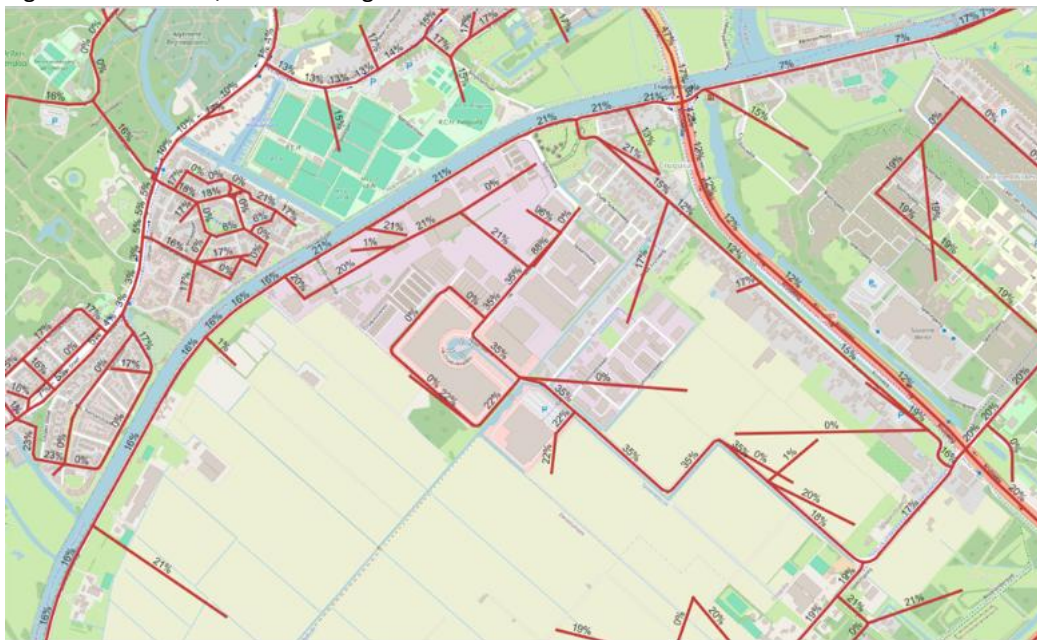
Tabel 2: verdeling percentage bijdrage



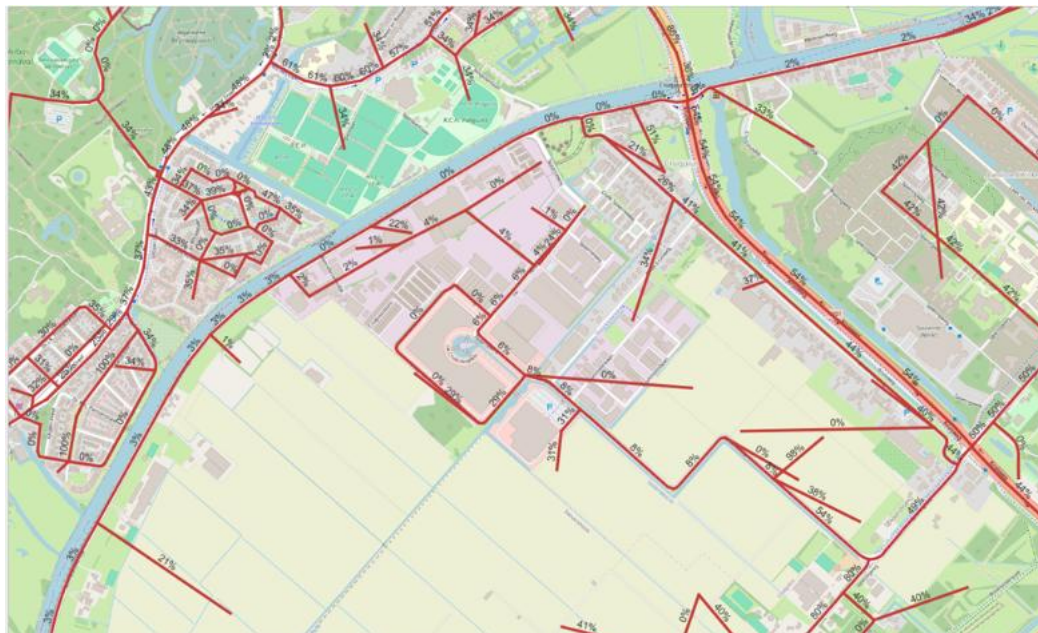
Figuur 3: Cluster 5 verdeling



Figuur 4: Cluster 1 t/m 4 verdeling



Figuur 5: Dura Vermeer



Figuur 6: Cruquius Zwaanshoek deel 1