

Wat is de aanleiding?

ACHTERGROND

Locatie

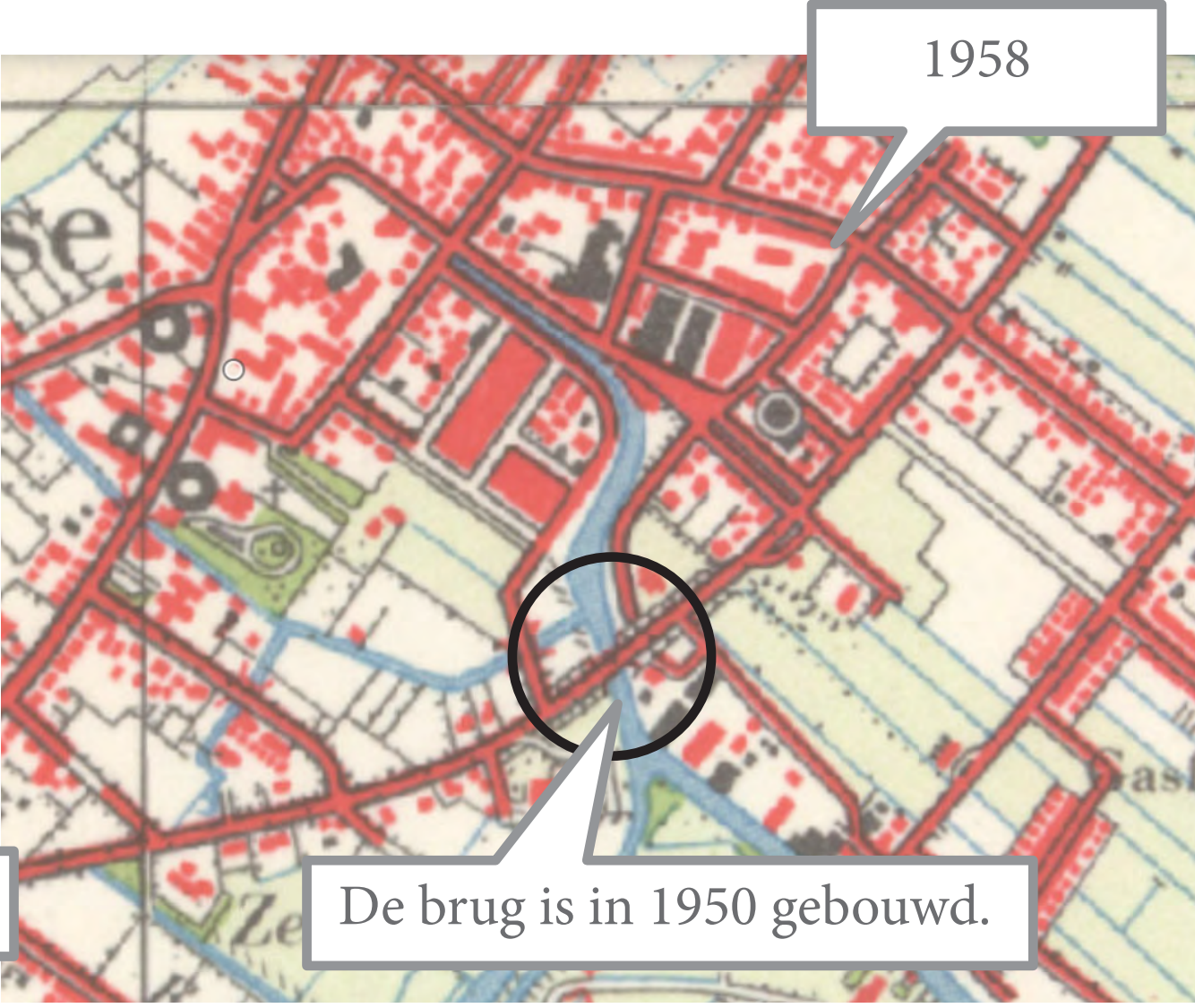
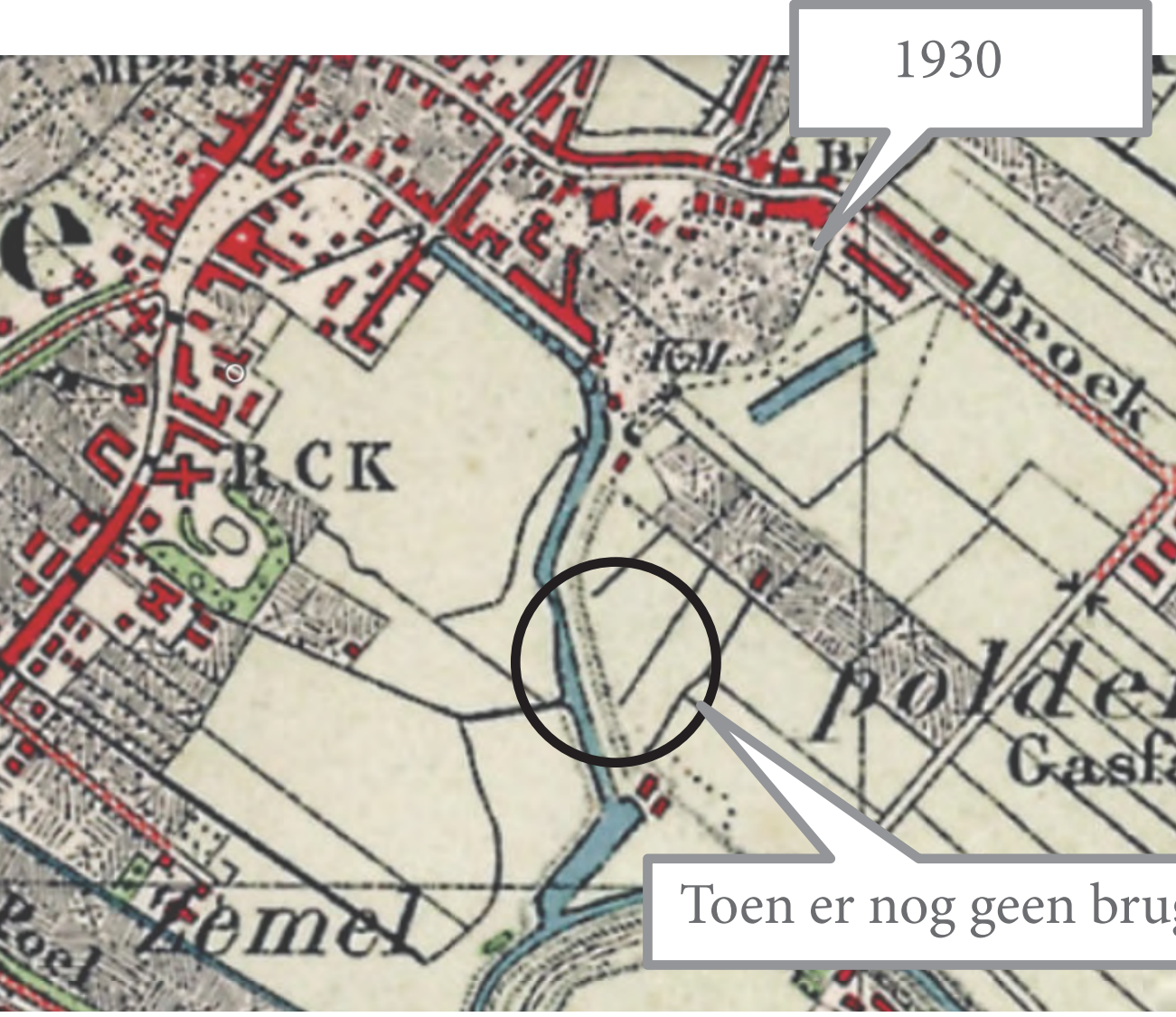


Technische staat van de Grachtbrug

Bij inspectie bleken gebreken aan de constructie. Om die reden mag er nu geen vrachtverkeer meer overheen. We monitoren nu de situatie.

De gebreken ontstaan door een onomkeerbaar chemisch proces in het beton. Hierdoor kan het viaduct niet worden gerepareerd.

Historie



In het najaar van 2024 heeft de gemeenteraad, na brede participatie, besloten dat hier een gelijkvloers kruispunt komt.

Doel van de huidige variantenstudie

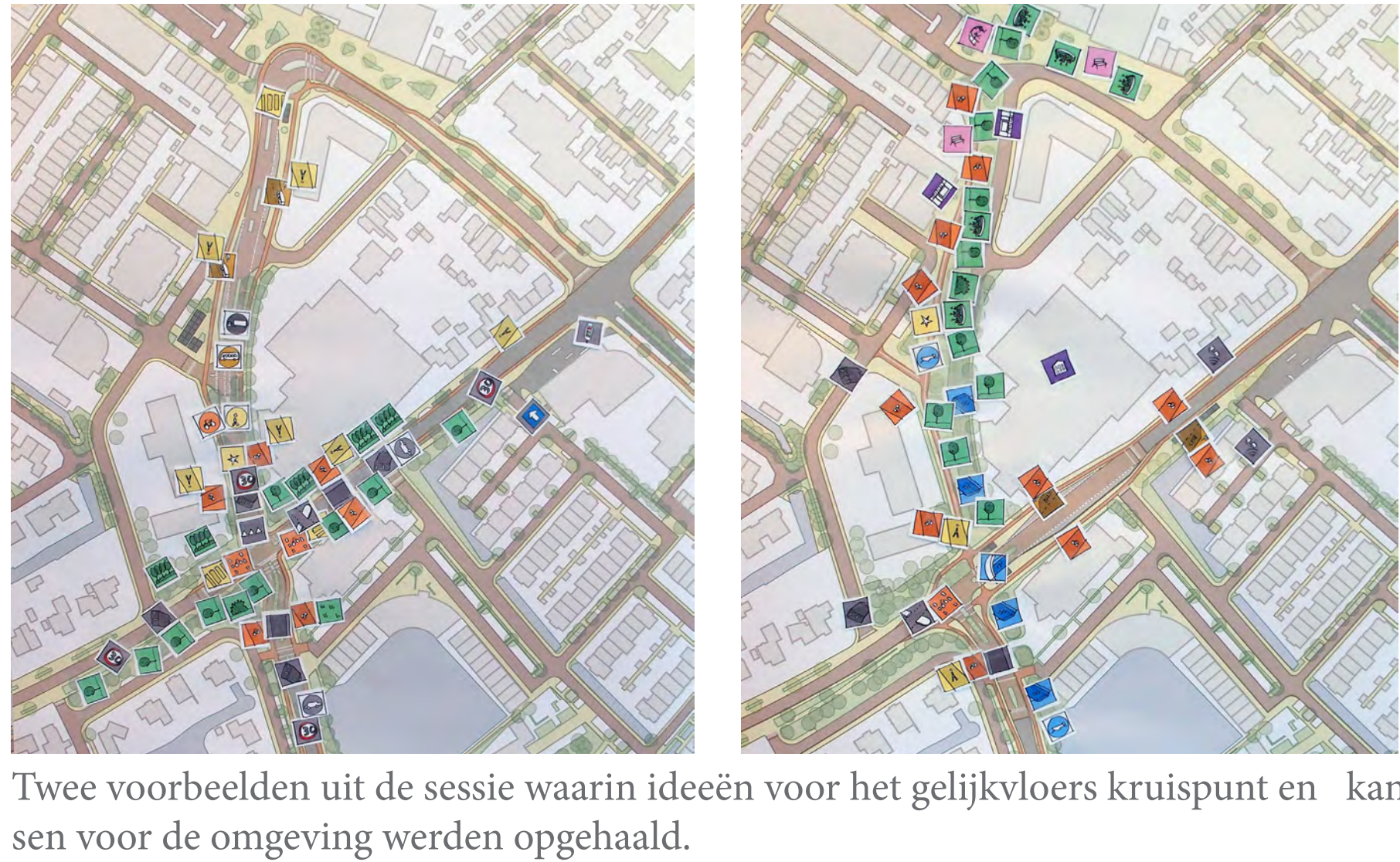
Het doel van de variantenstudie die hier gepresenteerd wordt, is om verschillende mogelijke varianten voor een gelijkvloers kruispunt in beeld te brengen. Op basis van inzichten en sterke en zwakke punten en uw reactie op de varianten zal een voorkeursvariant worden gekozen of samengesteld, waar het college en de gemeenteraad later een besluit over nemen.

Verkenning	Variantenstudie	VO-fase	DO-fase	Bestek	Aanbesteding en uitvoering
Verkenning van scenario's leidt tot een voorkeurs-scenario: gelijkvloers	Inventarisatie, uitwerking en afweging van ontwerp-varianten resulteert in een voorkeursvariant die bepaald welke vorm het gelijkvloers kruispunt krijgt.	Uitwerking van de voorkeursvariant tot VO-niveau. *VO= voorlopig ontwerp	Uitwerking van het VO tot DO-niveau. *DO= Definitief ontwerp	Aanbestedings-gereed maken.	



Werkgroep Grachtbrug

Een werkgroep van omwonenden heeft meegedacht over mogelijke oplossingen. Sinds begin dit jaar kwam de werkgroep vijf keer bij elkaar. In diverse stappen zijn ideeën over een gelijkvloers kruispunt in beeld gebracht, uitgewerkt en afgewogen. Dit resulteert in de stappen en uiteindelijk de varianten op deze panelen.



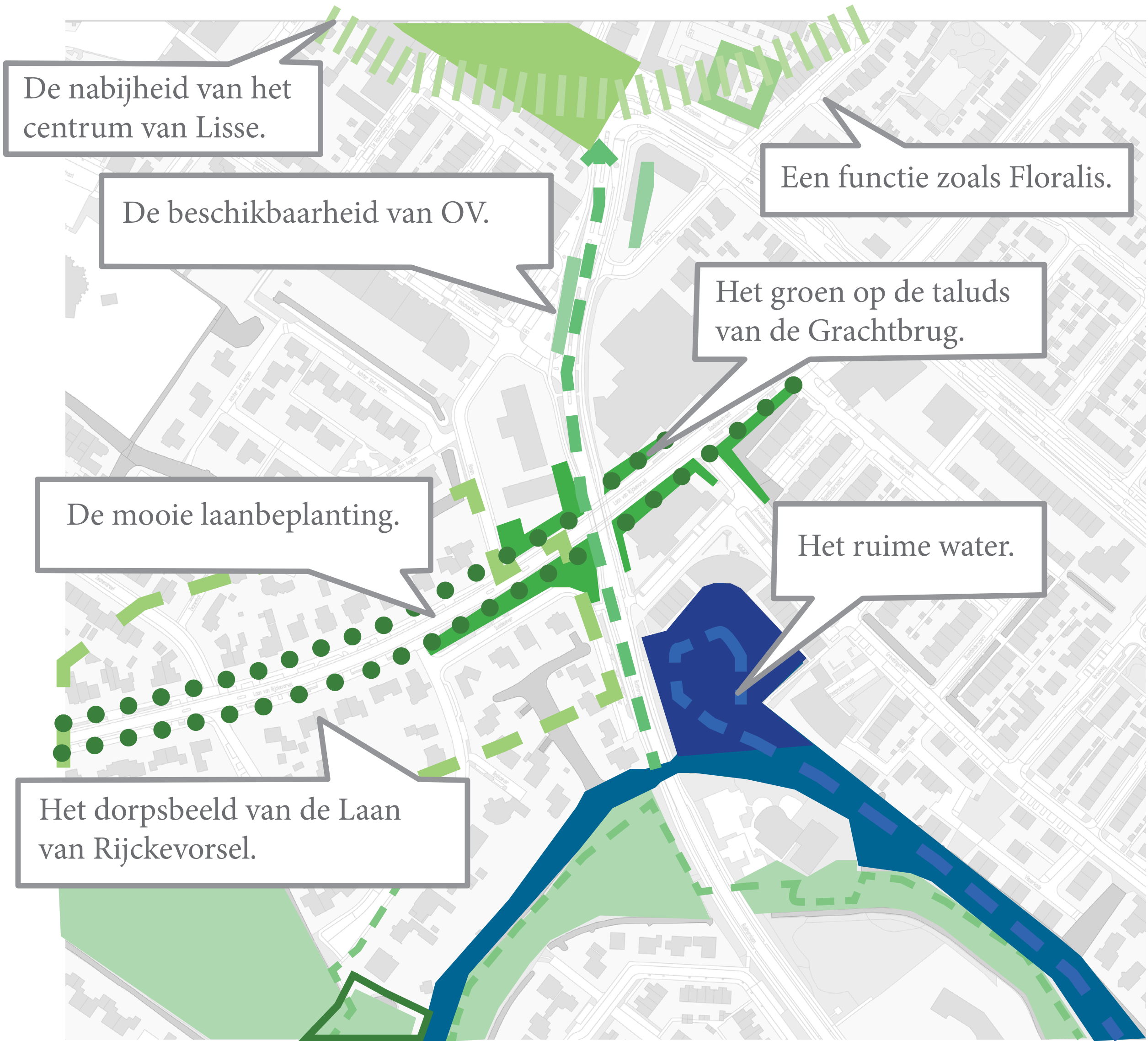
Voorbeelden van plussen, minnen, verbeterpunten en voorkeuren door de werkgroepleden aangebracht op een tussenresultaat.

Wat laat de inventarisatie zien?

INVENTARISATIE

Kwaliteiten en uitdagingen in de omgeving

Allereerst is breed gekeken naar het gebied rondom de Grachtbrug. Daarbij zijn de sterke punten en de verbeterpunten in beeld gebracht zoals hieronder samengevat op de twee kaarten.



Kwaliteiten

- Groene taluds / beplanting

Groen langs de Greveling en Ringsloot

Recreatief voetpad

Heemtuin

Ringsloot en Greveling

Grote watermaat

Staannde Mastroute (doorgaande vaarroute)

Nieuw wonen aan de Haven

Theater Floralis

OV Halte

Vrije route fietsers en voetgangers

Centrumzone winkels en voorzieningen

Woonkwaliteit en dorpsbeeld
-
- Uitdagingen
- Verduidelijken situatie autoverkeer

Verkeerskundig zwaar profiel

Belangrijke route OV

Snelheid autoverkeer

Secundaire verbinding

Gemengde verkeersstromen

Onveilige oversteek langzaam verkeer

Functies met negatieve impact

Nutsfuncties

Herontwikkeling i.r.t. omgeving

Te veel nadruk op parkeer ruimte

Beleefbaarheid groen

Verbeteren verblijfskwaliteit
- Verkeerstellingen
-
- Verkeerscijfers zijn getelde bewegingen per etmaal van het autoverkeer op een gemiddelde werkdag.
-
- Analyse van de verkeerstellingen:
- Op de Ruishornlaan rijden nu ca. 5.300 auto's per dag.
 - Op de Laan van Rijkceversel ca. 5.500 auto's. De Hyacinthenstraat en Gladiolenstraat zijn de drukste wegen.
 - Van het verkeer op de 'lus' via de Ruishornlaan en Hyacinthenstraat zijn ruim 4.000 auto's doorgaand verkeer tussen de Poelpolder en de Gladiolenstraat en andersom.
 - Wanneer de Grachtbrug is vervangen door een gelijkvloers kruispunt verschuiven de verkeersstromen en wordt het rustiger op de lus. Hier rijdt dan vooral nog bestemmingsverkeer.
-
- Getelde fietsbewegingen op een gemiddelde werkdag:
- De grootste stroom fietsers loopt via de Ruishornlaan; ca. 2.000 fietsers per dag.
 - Veel fietsers (ca. 700) maken in de huidige situatie gebruik van de doorsteek via de Kistenmakerskade.
- Buslijnen
-
- Huidige buslijnen
- In de huidige situatie halteren er 6 lijnen op Halte Centrum op de Ruishornlaan.
 - Lijn 723 en lijn 162 moeten nu keren voorbij de Halte Centrum; dit is geen ideale situatie.
 - Met de komst van HOV door de gemeente Lisse zal op termijn het aantal bussen dat halteert op Halte Centrum toenemen tot in totaal 30 per uur.
- Mobiliteitsvisie
-
- De visie op de bereikbaarheid van Lisse:
- Voor autoverkeer is Lisse bereikbaar via de Hoofdwegenstructuur (rood) bestaande uit de N207, N208 en aan te leggen Poelweg.
 - Voor interne verplaatsingen zetten we vooral in op fietsen en lopen (groen). Hiervoor zijn er vlotte, veilige en comfortabele verbindingen binnen het dorp.
 - Met vlotte en betrouwbare busverbindingen (oranje) is Lisse met het openbaar vervoer goed aangesloten op Sassenheim, Nieuw-Vennep en Leiden.
- juli 2025
- Gemeente Lisse

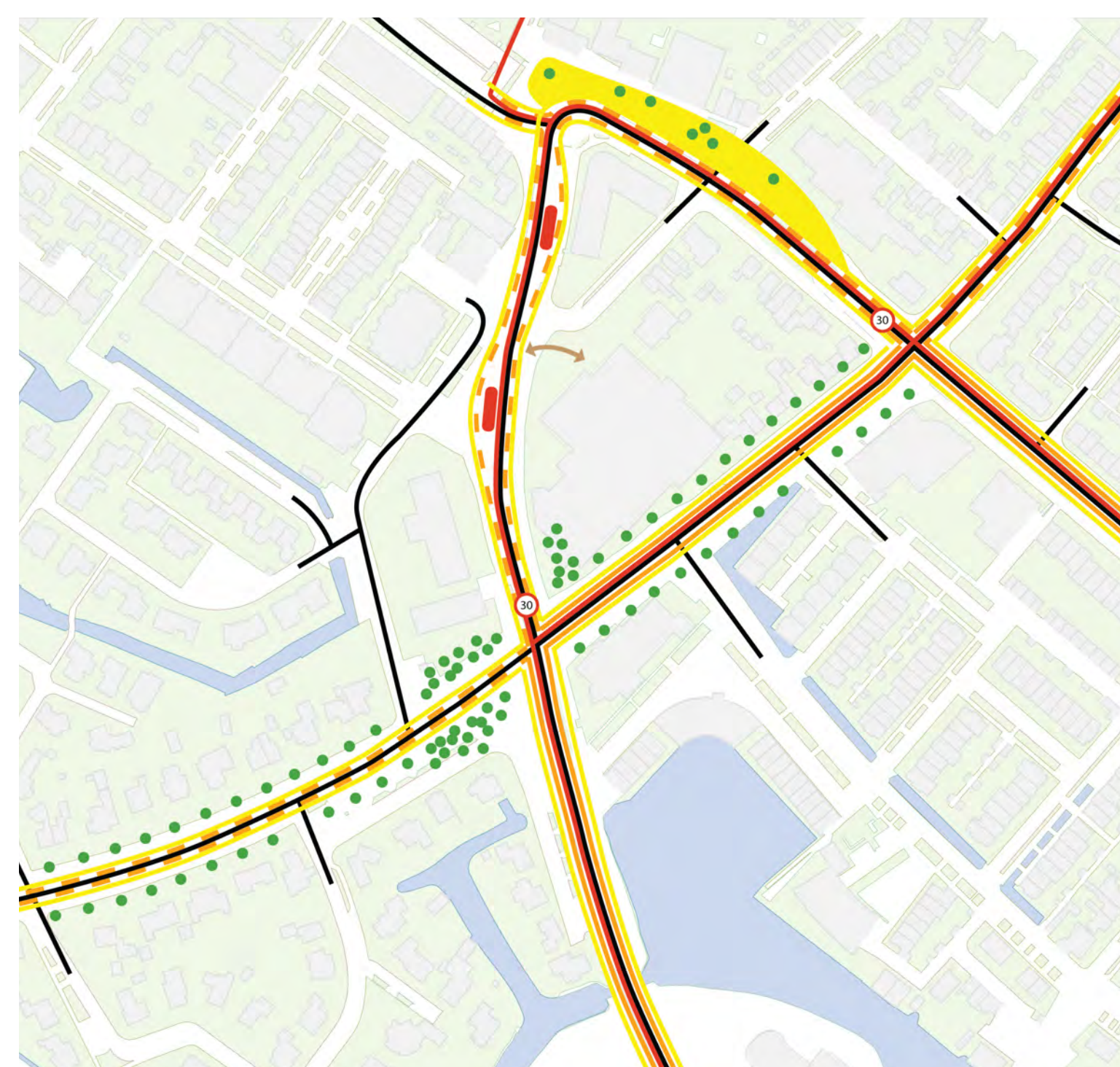
Witteveen+Bos

VE-R
Landschaparchitectuur & Stedenbouw

SCENARIO'S

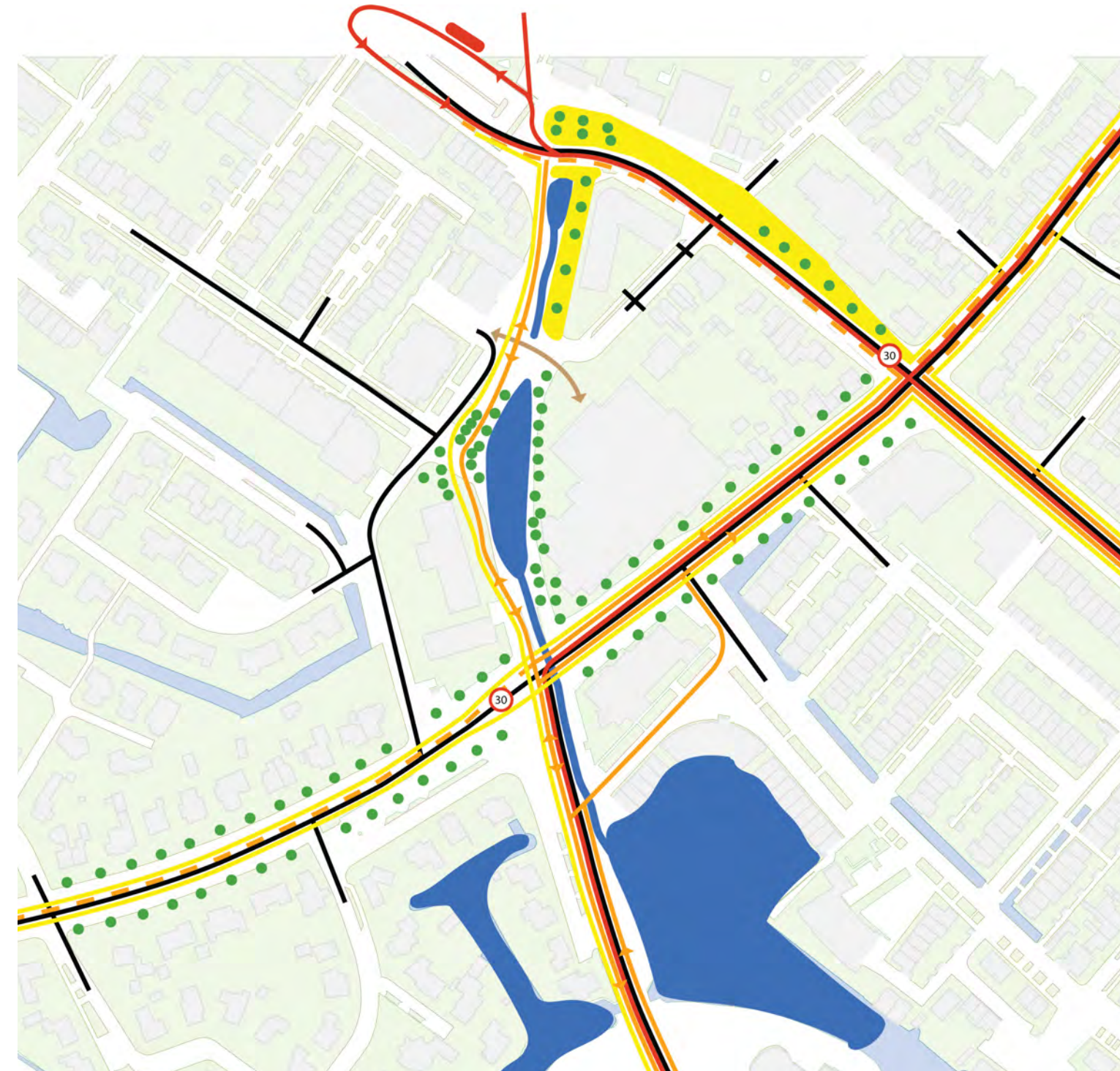
Scenario's voor gelijkvloers kruispunt

1. Veel hetzelfde maar dan beter



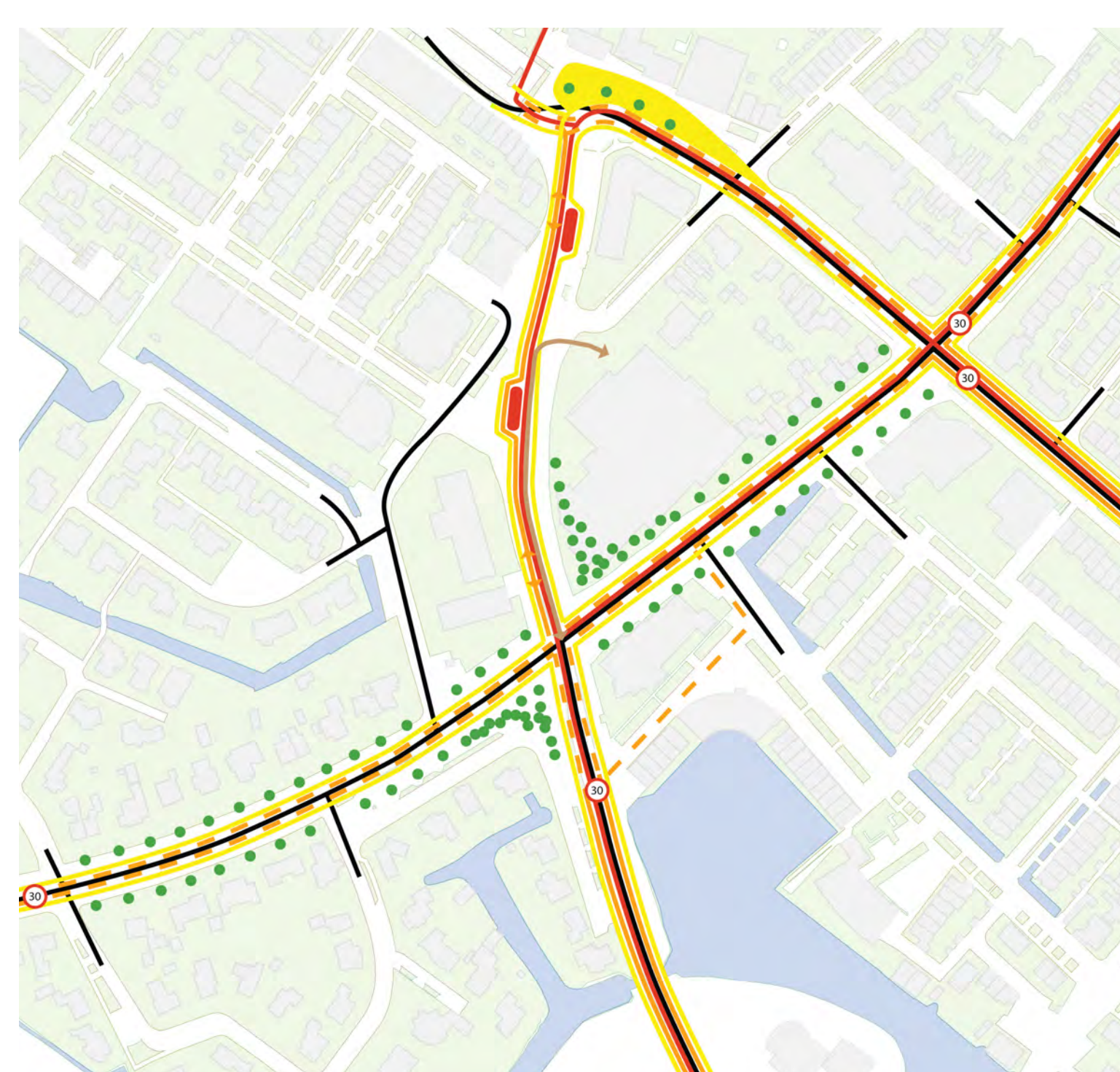
- Gelijkvloers viertakskruispunt
- Lus Ruishornlaan/Hyacinthenstraat blijft in twee richtingen open voor alle verkeer.
- Bushaltes blijven op huidige plaats.

5. Bushalte Haven



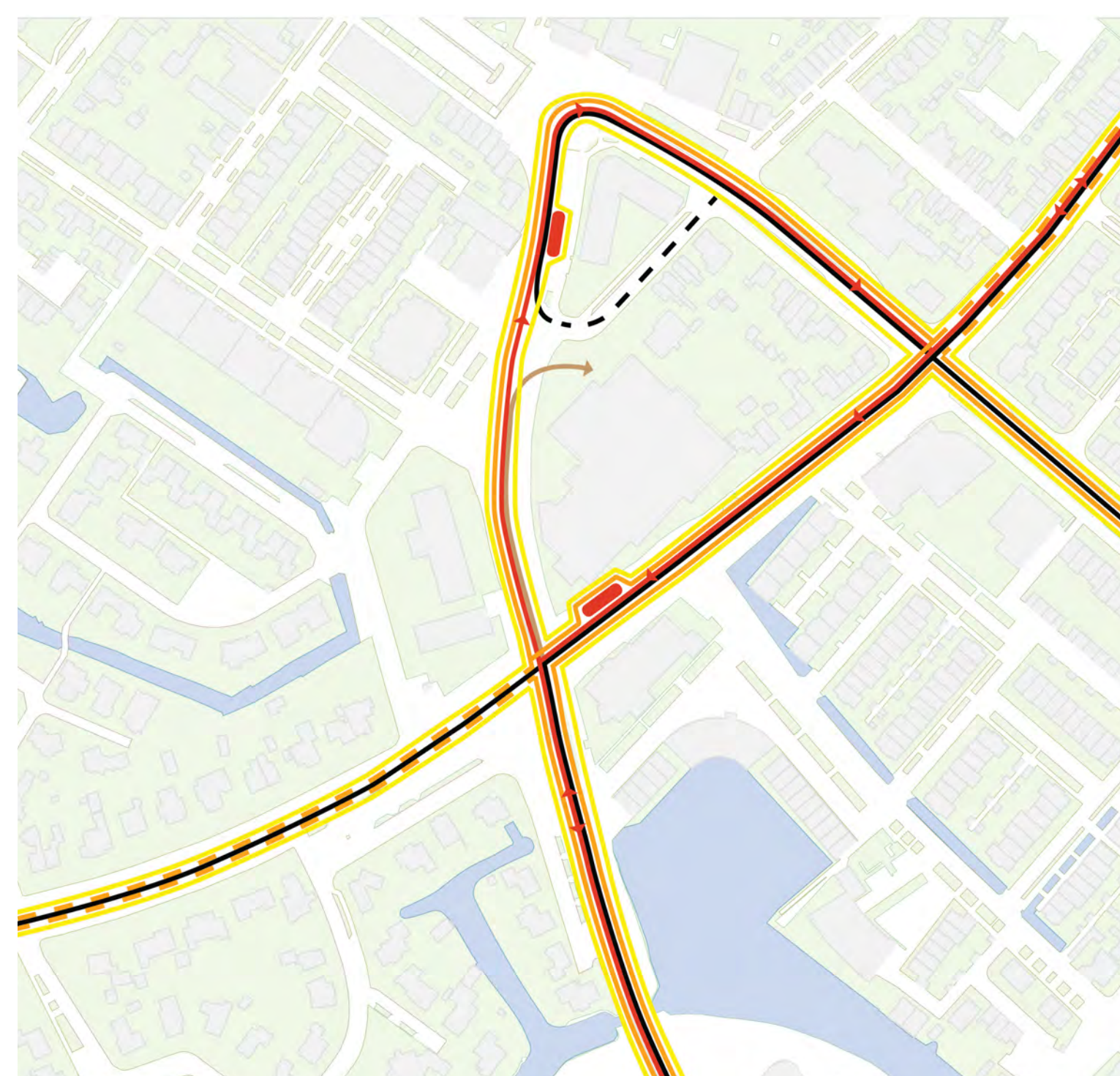
- Scenario is identiek aan 4 De groenblauwe loper. Op één aspect na:
- Alle bussen in tweerichtingen via Hyacinthenstraat om te halteren op de Haven, waardoor er geen bushaltes op de Gladiolenstraat nodig zijn.

2. Op Ruishornlaan-Noord geen auto



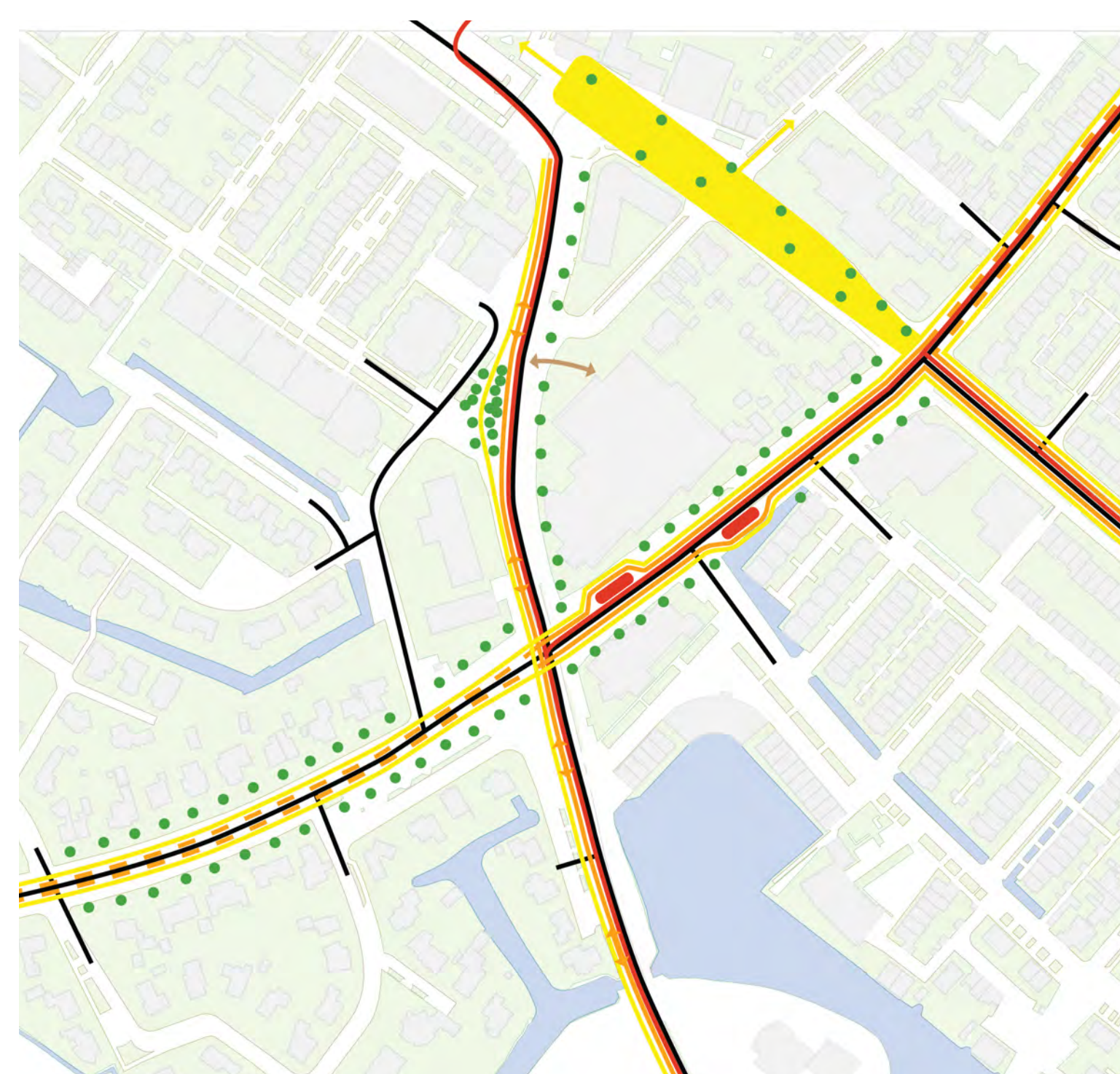
- Gelijkvloers kruispunt, vierde tak niet voor auto's toegankelijk, alleen voor bus en vrachtwagens.
- Daardoor al het autoverkeer door Gladiolenstraat.
- Voor de auto is het centrum via de Hyacinthenstraat toegankelijk.
- Bushaltes blijven op huidige plaats.

6. Buslus



- Gelijkvloers drietakskruispunt, met een vierde tak voor alleen bussen in één richting naar het centrum.
- Autoverkeer in tweerichtingen via Hyacinthenstraat.
- Een deel van de buslijnen over de Gladiolenstraat en Ruishornlaan-Zuid.
- Daarom één bushalte verplaatst naar de Gladiolenstraat.

3. Hyacinthenstraat is de dorpsstraat



- Gelijkvloers viertakskruispunt voor al het verkeer.
- Hyacinthenstraat alleen voor langzaam verkeer en bewoners.
- Bushaltes worden verplaatst naar Gladiolenstraat.
- Meer vrije ruimte Ruishornlaan ter hoogte van de Hobahostraat.

7. Buslus met één halte



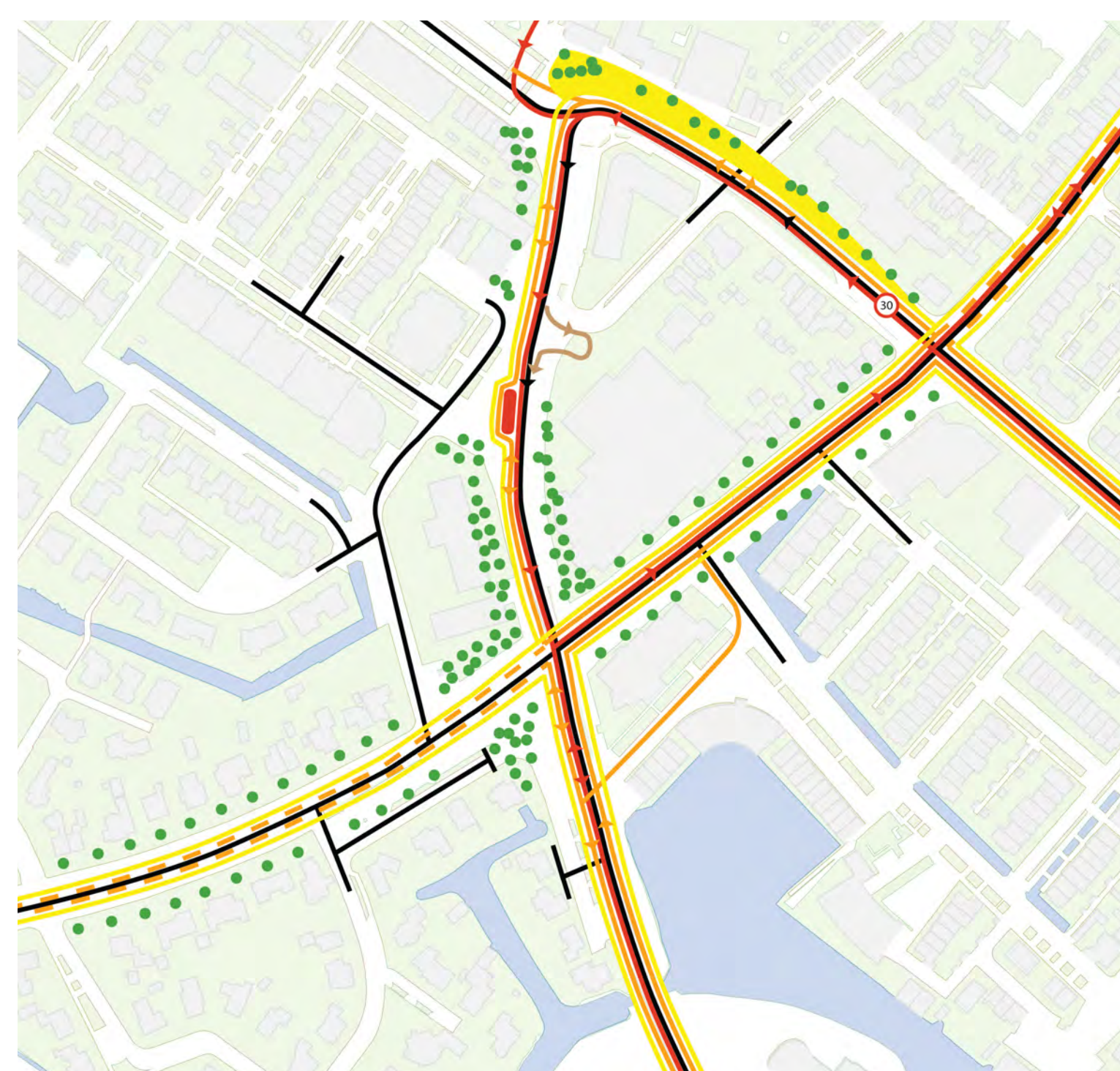
- Gelijkvloers drietakskruispunt, met een vierde tak voor alleen bussen in één richting komend vanuit de richting van het centrum.
- Één bushalte voor alle bussen aan de westzijde Ruishornlaan-Noord.
- Hyacinthenstraat toegang voor de auto van en naar het centrum.
- Er is ruimte gemaakt voor een waterverbinding langs de Ruishornlaan.

4. De groenblauwe loper

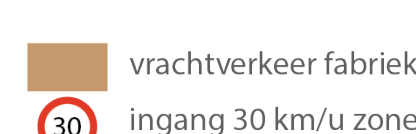


- Gelijkvloers drietakskruispunt waarbij ruimte gemaakt is voor water richting het centrum.
- Hyacinthenstraat toegang tot centrum voor auto en bus.
- Bushaltes verplaatsen naar Gladiolenstraat.
- Ruishornlaan wordt groenblauwe zone met een tweerichtingen fietspad en ruimte voor de voetganger.

8. Alles op de lus in één richting



- Gelijkvloers viertakskruispunt, met op de vierde tak al het verkeer in één richting komend vanuit de richting van het centrum.
- Één bushalte voor alle buslijnen aan westzijde Ruishornlaan-Noord.
- Zoveel mogelijk groen toevoegen aan extra ruimte op Ruishornlaan-Noord.
- De Hyacinthenstraat is éénrichting voor al het verkeer richting het centrum.

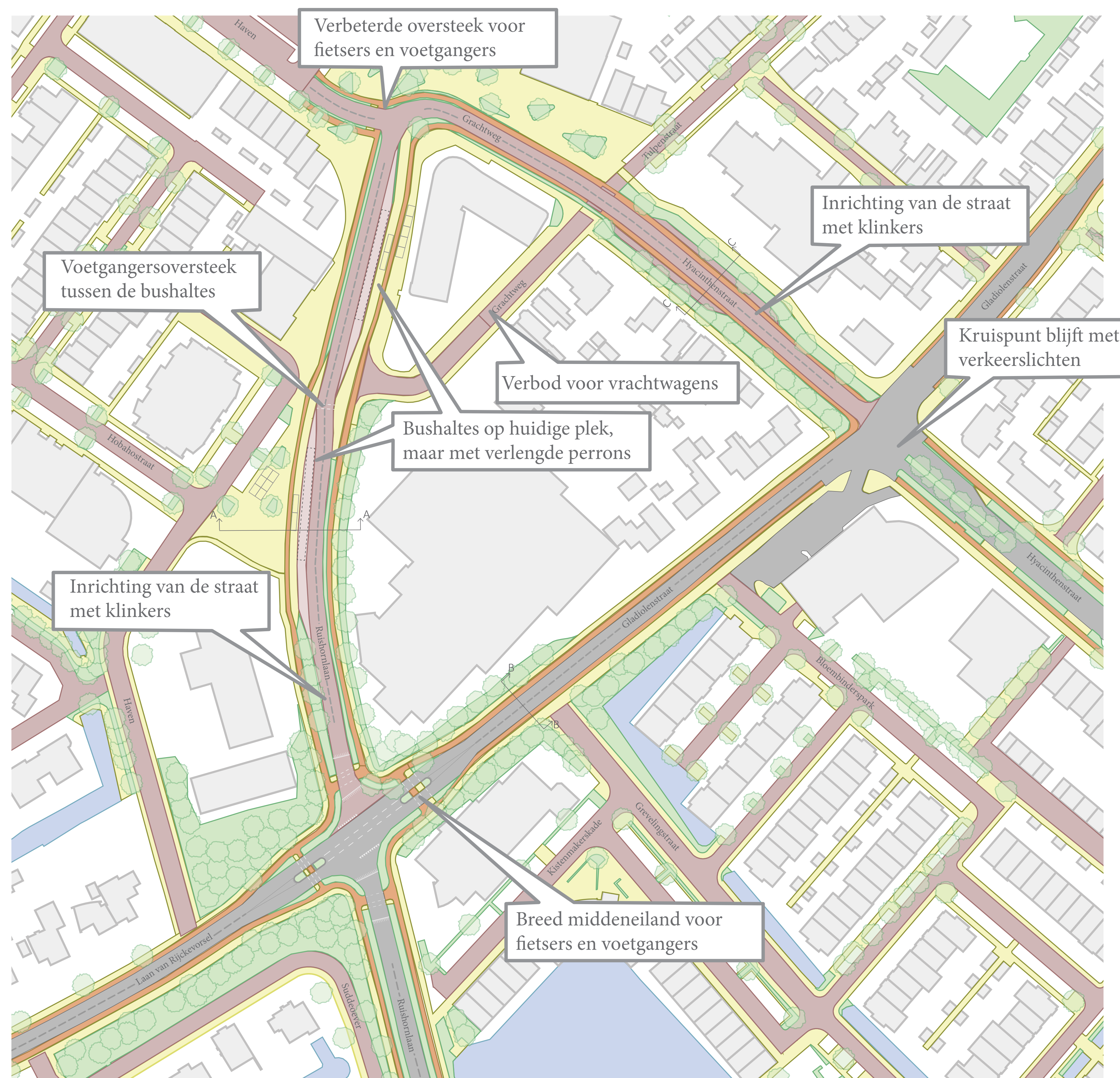


Op basis van plussen en minnen bij deze scenario's zijn de drie meest kansrijke varianten ontworpen.

Volwaardig viertakskruispunt

Gelijkvloerse kruising met vier takken, zonder verkeerslichten.

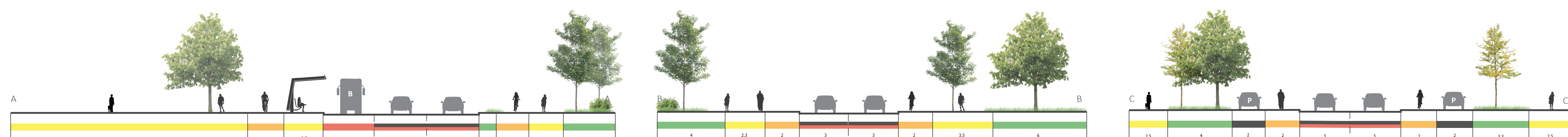
VARIANT A



Legenda

voetgangersruimte	groen
fietspad	water
rijbaan (asfalt)	bebouwing
woonstraat	boom bestaand
verkeersplateau	boom nieuwe
bushalte	fietsenstalling

0 15 30 60 90 150 m.



Profielen van de Ruishornlaan-Noord (AA), Gladiolenstraat (BB) en Hyacinthenstraat (CC)

Omschrijving

De kruising Ruishornlaan – Laan van Rijckevorsel wordt een gelijkvloers viertakskruispunt. Met brede middeneilanden kunnen fietsers en voetgangers veilig in twee etappes oversteken. De 'lus' (Ruishornlaan-Noord/Hyacinthenstraat) heeft geen functie meer voor doorgaand verkeer, alleen nog voor bestemmingsverkeer, en wordt verkeersluw.

De Ruishornlaan-Noord en Hyacinthenstraat worden 30 km/u-straten met verkeer in twee richtingen. Fietsers hebben hier een eigen fietspad. Busroutes blijven gelijk en de bushaltes blijven op de huidige plek. Vanwege de toekomstige situatie met meer en langere bussen zullen de bushaltes wel verlengd moeten worden.



Schetsimpressie van een gelijkvloers viertakskruispunt, met op de voorgrond de oversteek ter hoogte van de Kistenmakerskade, gezien vanaf de Ruishornlaan.

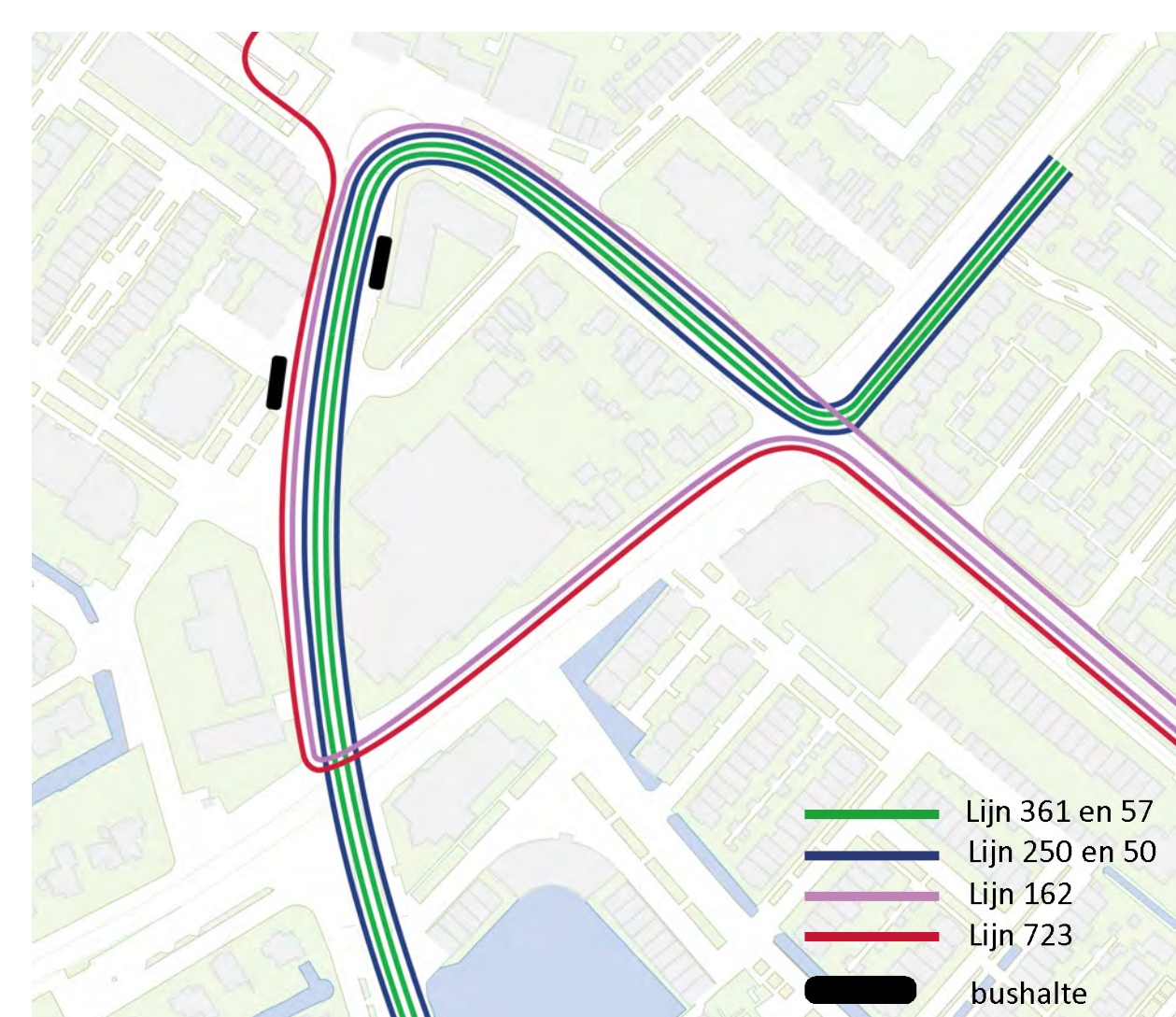
Afwegingen

Pluspunten:

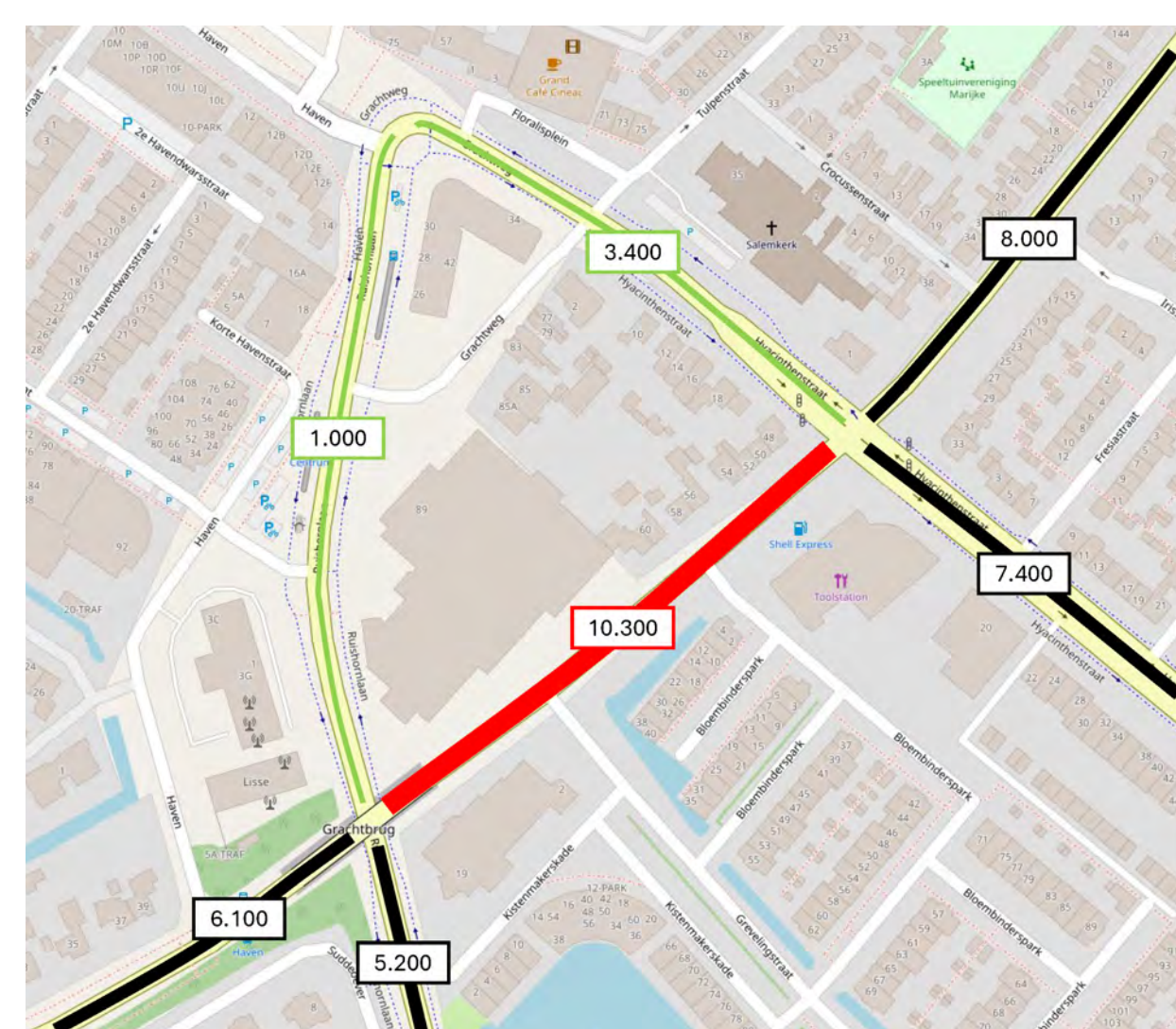
- Evenwichtige verdeling van het verkeer, zonder omrijdbewegingen.
- Verkeer verdeelt zich over de Ruishornlaan en Hyacinthenstraat.
- Minste toename qua verkeersdruk op de Gladiolenstraat (10.300 mvt).
- De bushaltes blijven op hun huidige plaats, dicht bij het centrum.
- Ruimte voor laanbeplanting op de Laan van Rijckevorsel en Gladiolenstraat.

Minpunten:

- De lus wordt verkeersluw maar vraagt nog steeds veel ruimte voor verkeer.
- Een viertakskruispunt is minder overzichtelijk dan met drie takken.
- Minder ruimte vrijgespeeld voor groen en mogelijk water.
- Voegt weinig ruimtelijke kwaliteit toe.
- De inpassing van de verlengde bushaltes ter hoogte van Hobahostraat en Grachtweg is nog een opgave.



Busroutes en halte centrum

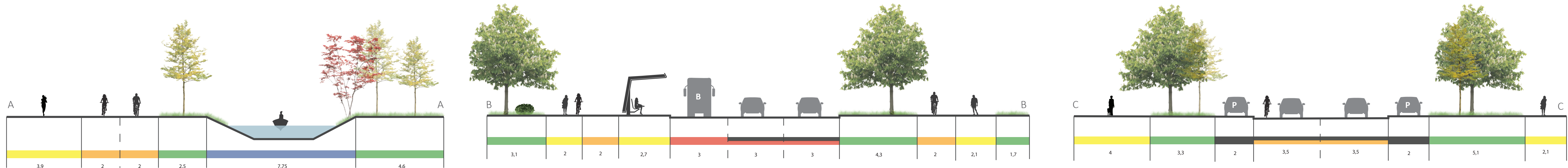
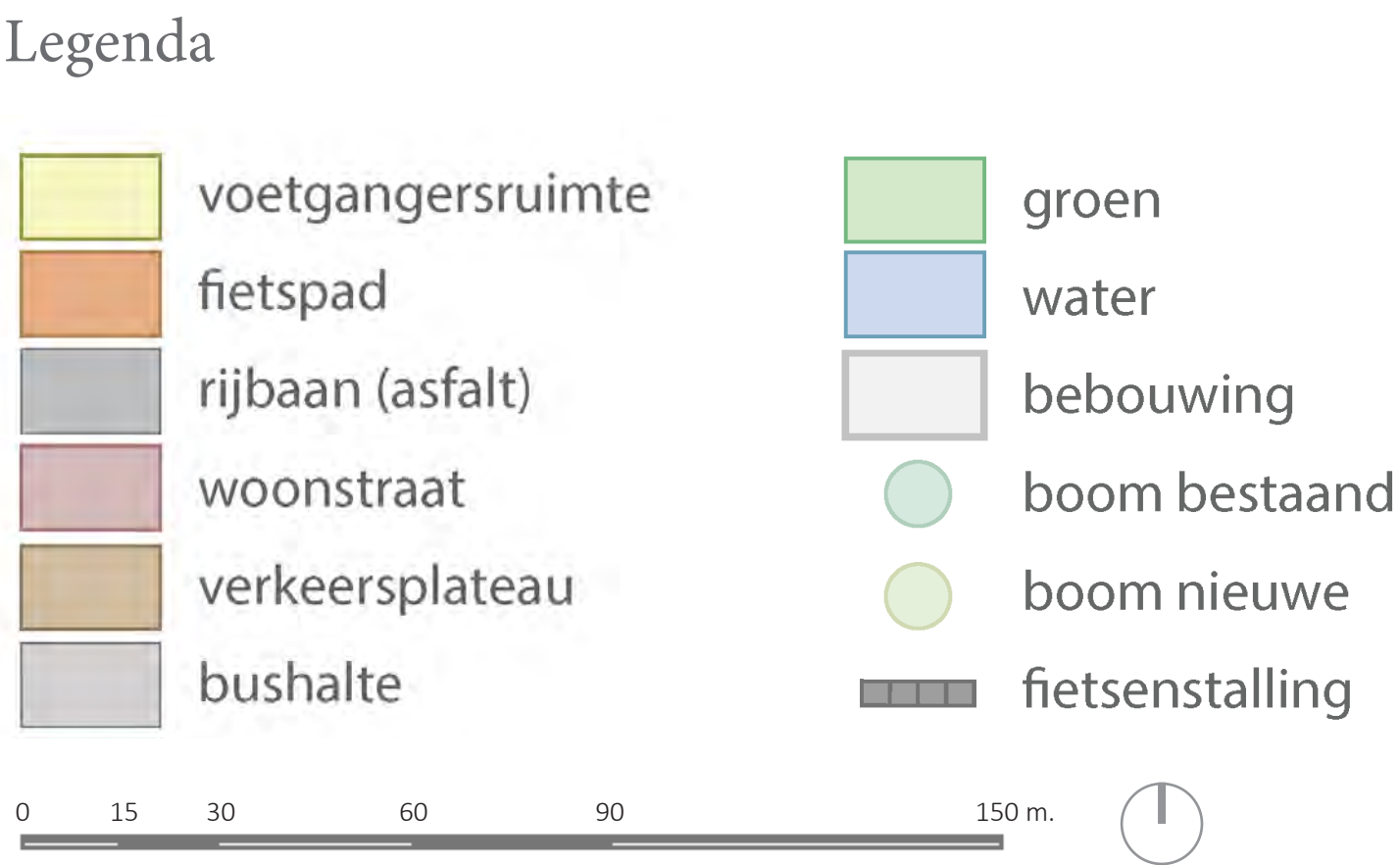
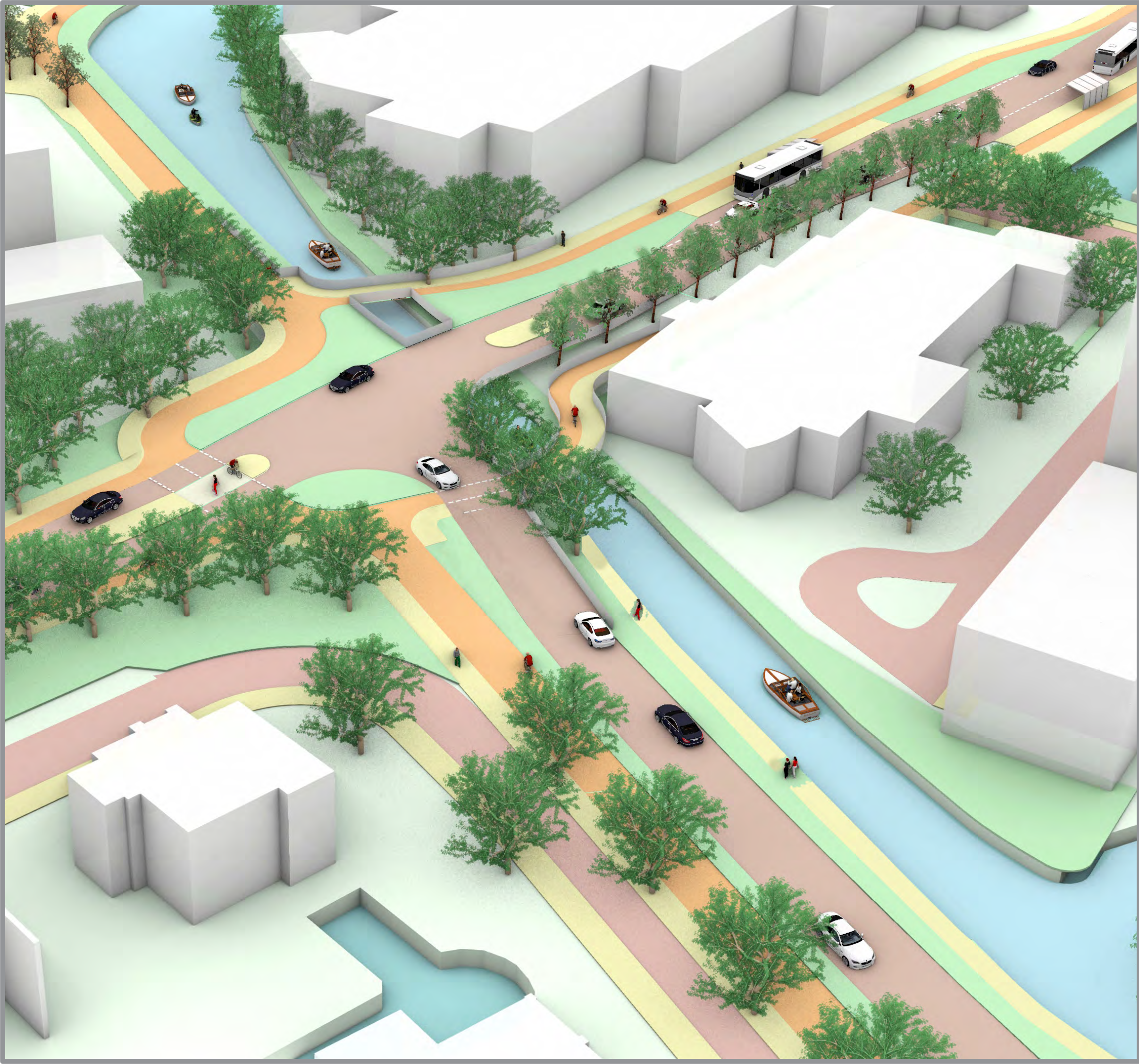
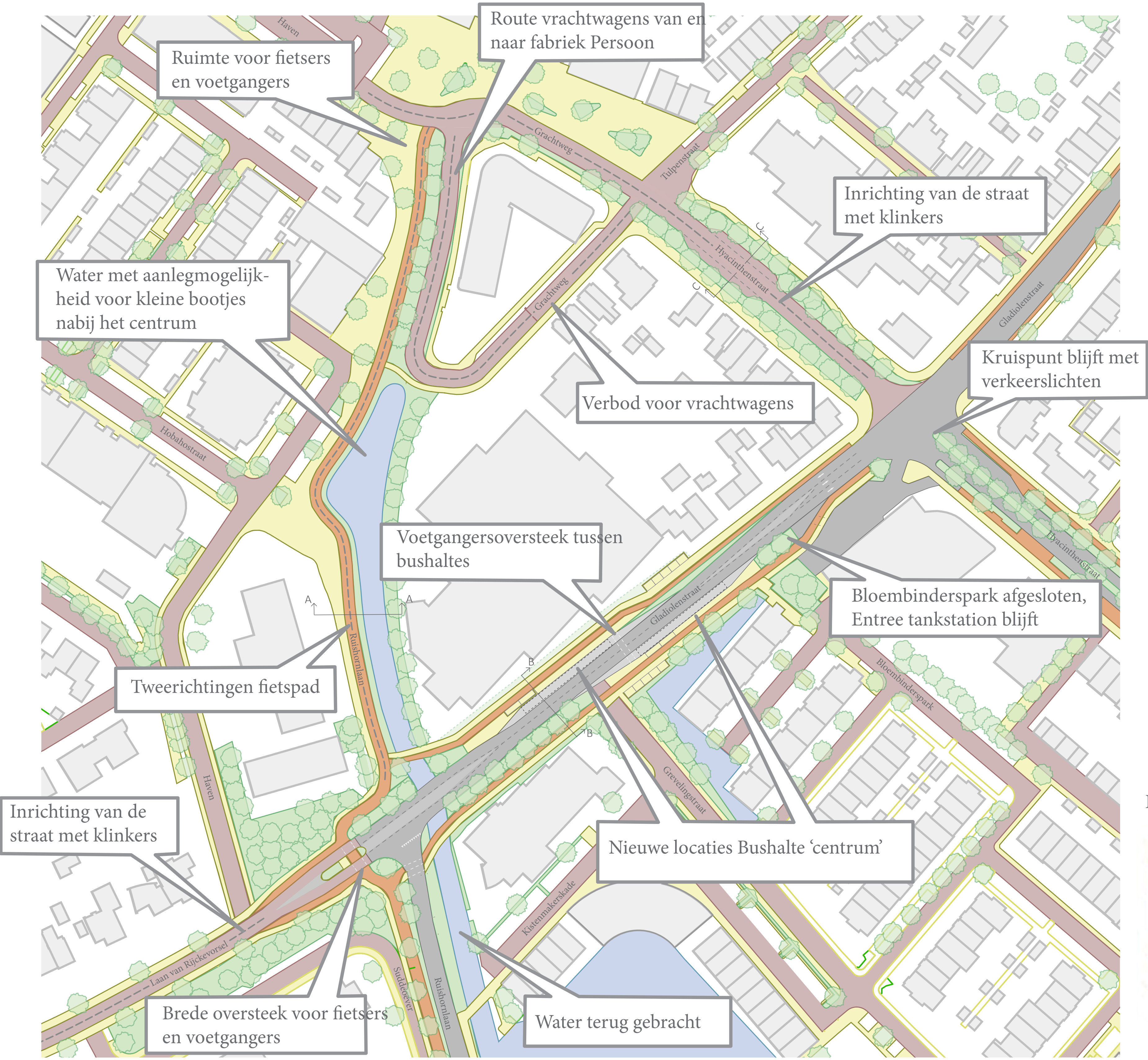


Aantal motorvoertuigen (mvt) per straat

Meer ruimte voor water en groen

Gelijkvloerse kruising met drie takken voor autoverkeer, ruimte voor groen en ruim baan voor fietsers en voetgangers richting het centrum.

VARIANT B



Profielen van de Ruishornlaan-Noord (AA), Gladiolenstraat (BB) en Hyacinthenstraat (CC)

Omschrijving

De kruising Ruishornlaan – Laan van Rijckevorsel wordt een gelijkvloers kruispunt met drie takken. De Ruishornlaan Noord sluit hier niet meer aan. Op deze manier ontstaat hier meer ruimte voor fietsers en groen en mogelijk water. Meer plek voor groen en verblijven. De vleeswarenfabriek is net als nu bereikbaar via de Hyacinthenstraat. Omdat de 'lus' niet volledig beschikbaar is, kunnen de bussen deze route niet meer volgen. De bushaltes worden verplaatst naar de Gladiolenstraat. Dit heeft wel gevolgen: de aansluiting van het Bloembinderspark op de Gladiolenstraat moet dan vervallen.



Schetsimpressie van een drietakskruispunt, gezien vanaf de Ruishornlaan-Zuid en rechts het water doorgetrokken richting het centrum.

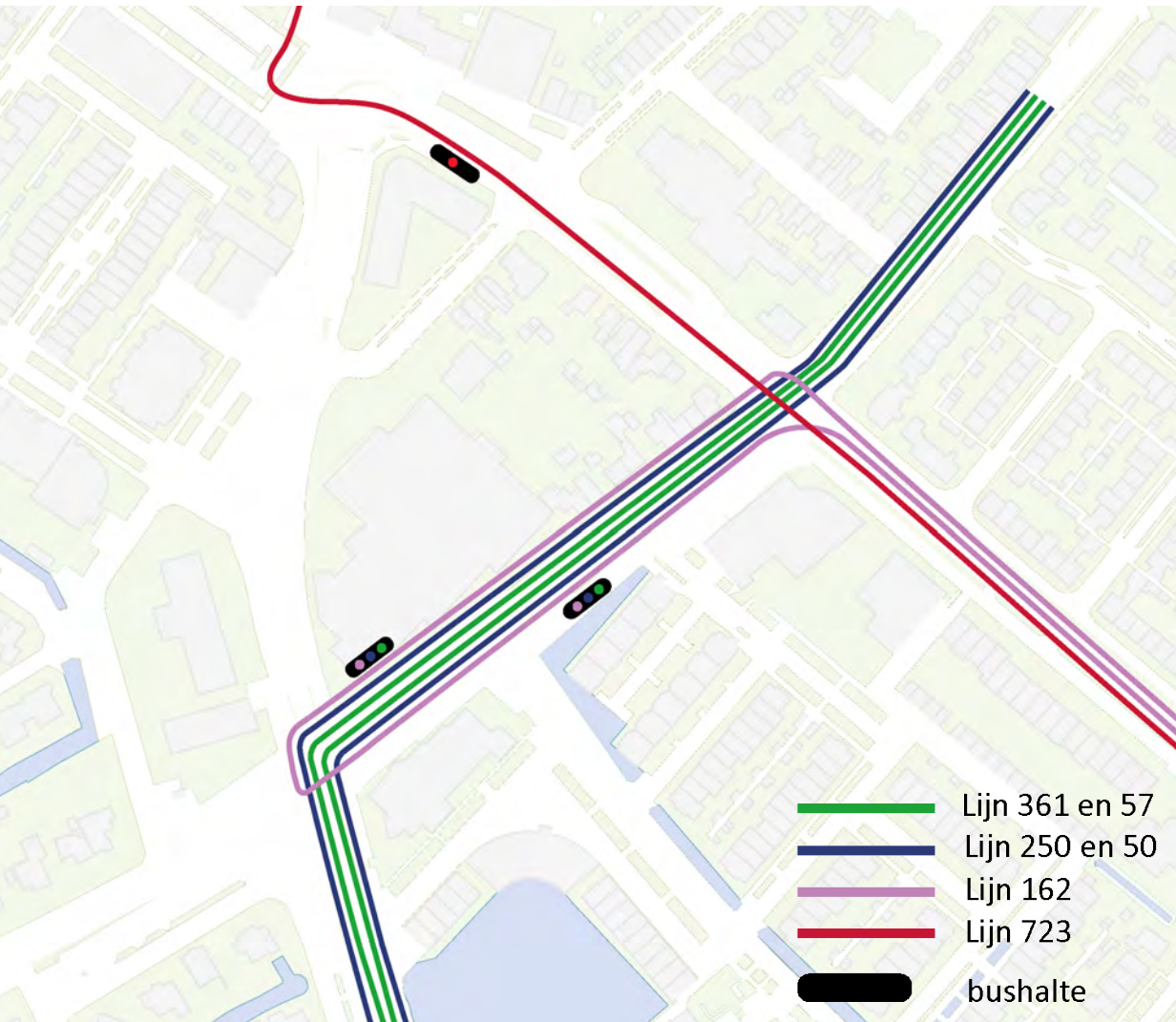
Afwegingen

Pluspunten:

- Meer ruimte voor groen en water, waar nu een weg ligt (goed voor klimaatadaptatie, recreatie en ecologie).
- Centrum meer verkeersluw.
- Korte route voor bussen, en niet meer via de Ruishornlaan-Noord en Hyacinthenstraat.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers tussen de Poelpolder en het centrum.
- Een drietakskruispunt is overzichtelijker dan met vier takken.

Minpunten:

- Bushaltes langs Gladiolenstraat (drukste variant met 11.300 mvt) en voetgangersoversteek tussen haltes.
- Aansluiting Bloembinderpark op de Gladiolenstraat komt te vervallen.
- Centrum alleen bereikbaar via de Hyacinthenstraat (incl. vrachtverkeer).
- Meer kans op sluipverkeer, bijv. via Haven.
- Kruispunt ligt ca. 2m hoger dan in andere varianten door brug over het water.



Busroutes en halte centrum

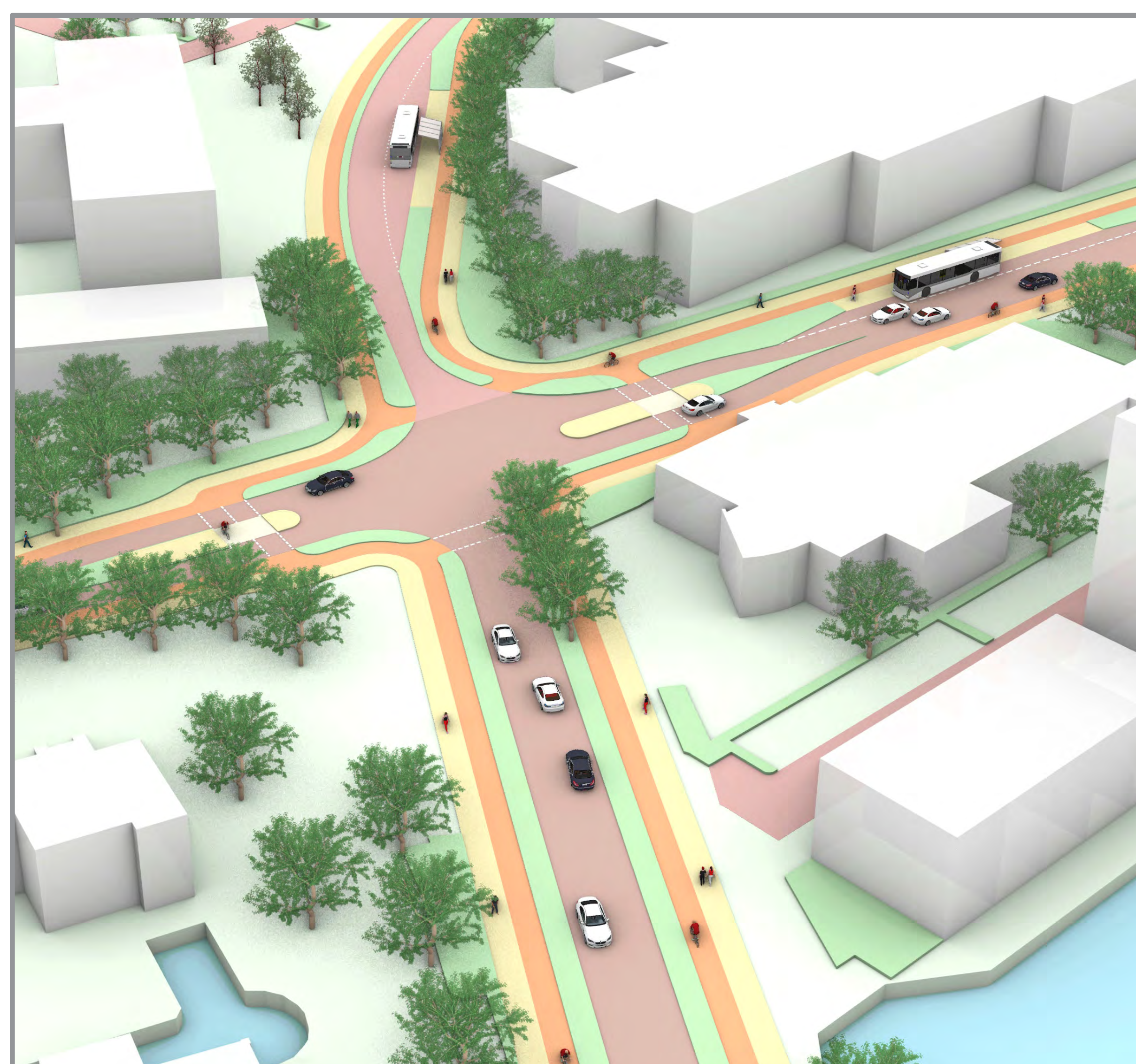
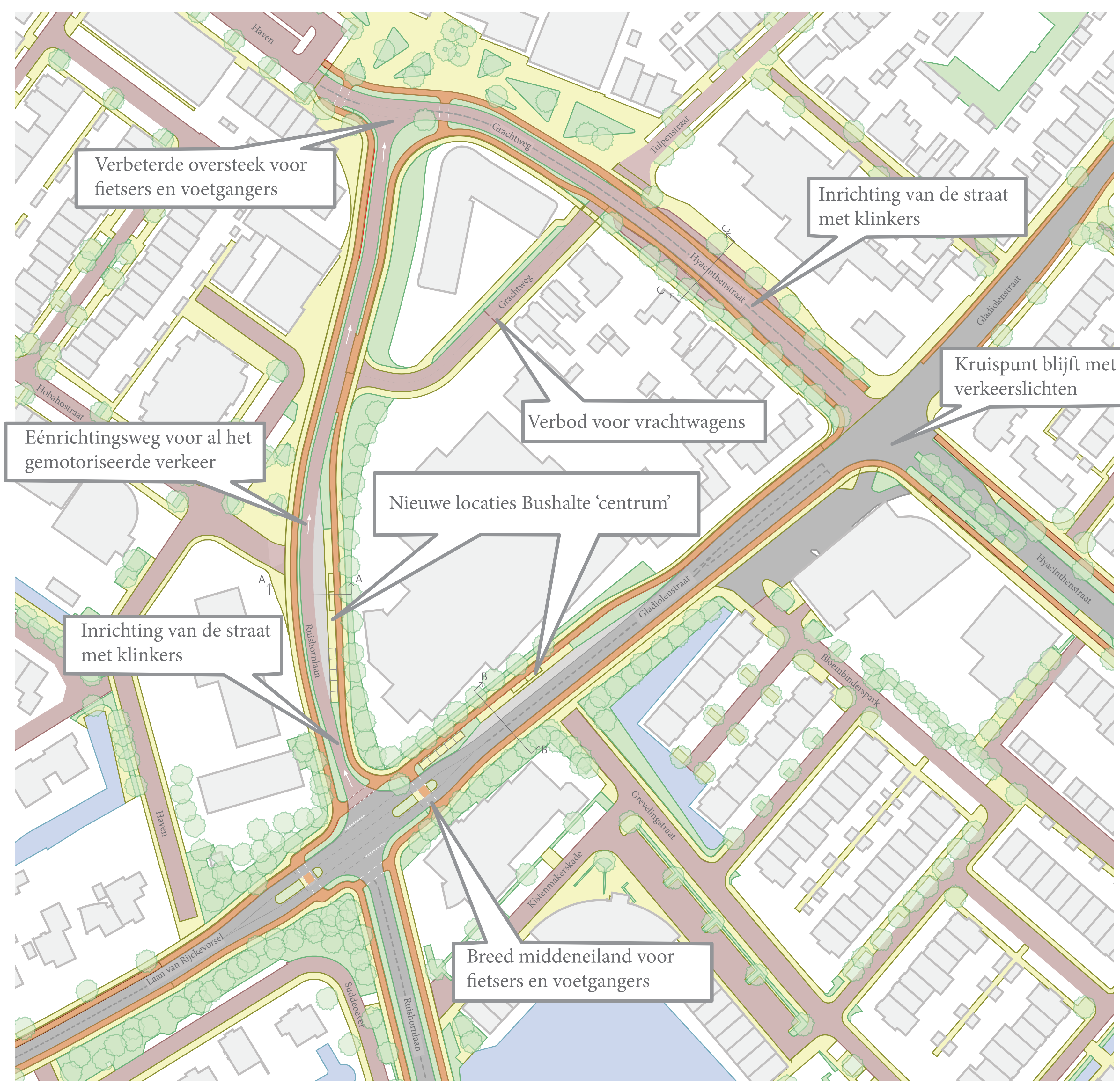


Aantal motorvoertuigen (mvt) per straat

Deels éénrichtingsverkeer

Gelijkvloerse kruising met vier takken, waarvan de Ruishornlaan-Noord in éénrichting naar het centrum

VARIANT C



Legenda

voetgangersruimte	groen
fietspad	water
rijbaan (asfalt)	bebouwing
woonstraat	boom bestaand
verkeersplateau	boom nieuwe
bushalte	fietsenstalling

0 15 30 60 90 150 m.



Profielen van de Ruishornlaan-Noord (AA), Gladiolenstraat (BB) en Hyacinthenstraat (CC)

Omschrijving

De kruising Ruishornlaan – Laan van Rijckevorsel wordt een gelijkvloers viertakskruispunt. Met brede middeneilanden kunnen fietsers en voetgangers veilig in twee etappes oversteken. Op de Ruishornlaan-Noord geldt éénrichtingsverkeer voor auto's, bussen en vrachtauto's. De verkeersrichting is met de klok mee. Met éénrichtingsverkeer is een minder brede straat nodig, waardoor er meer ruimte voor groen is. De Hyacinthenstraat blijft een tweerichtingsstraat, maar met minder verkeer. Eén bushalte kan blijven liggen, de andere wordt verplaatst naar de Gladiolenstraat.



Schetsimpresie van het kruispunt met een éénrichtingsaansluiting voor verkeer dat richting het centrum rijdt, met op de voorgrond de oversteek ter hoogte van de Kistenmakerskade, gezien vanaf de Ruishornlaan.

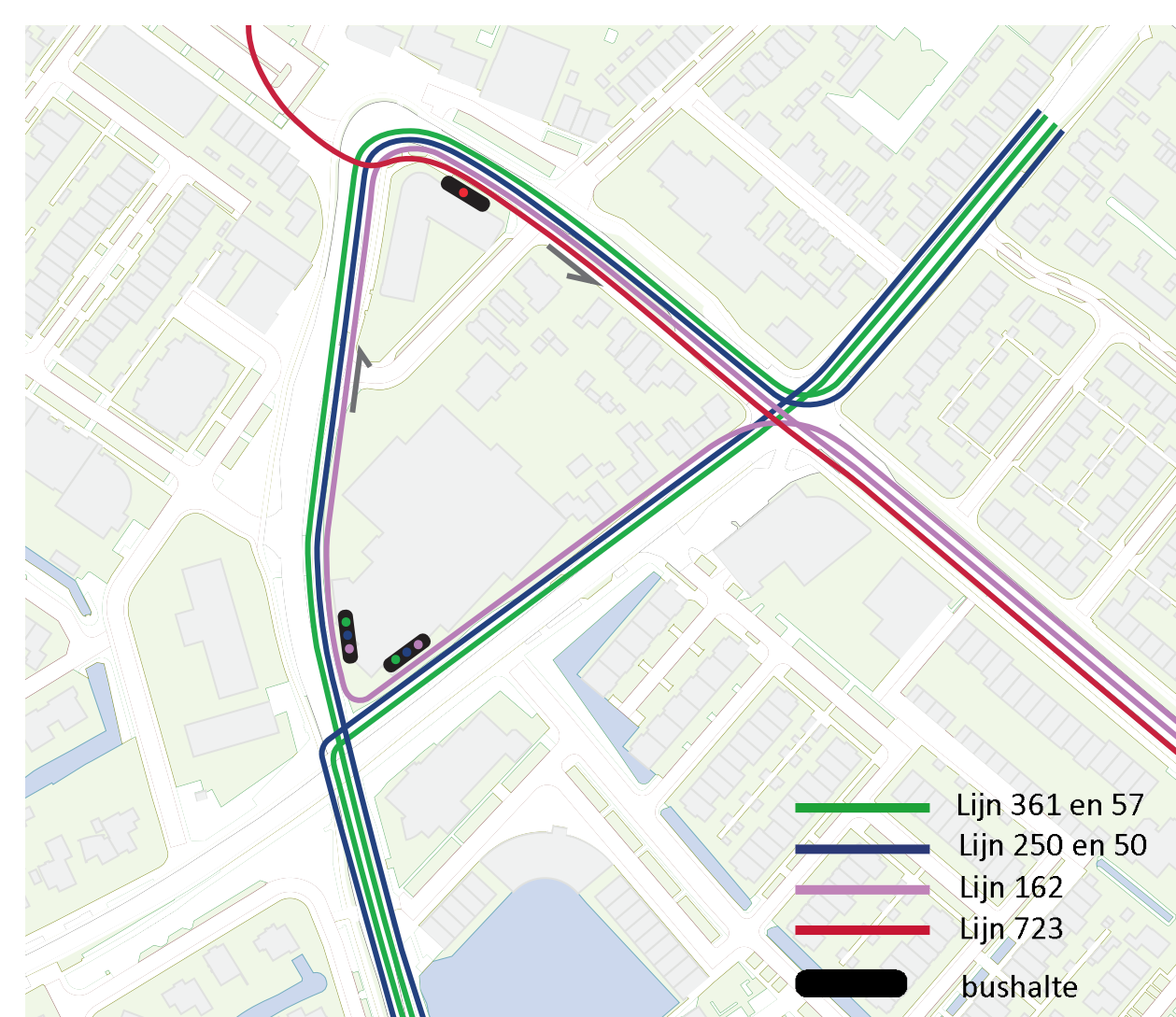
Afwegingen

Pluspunten:

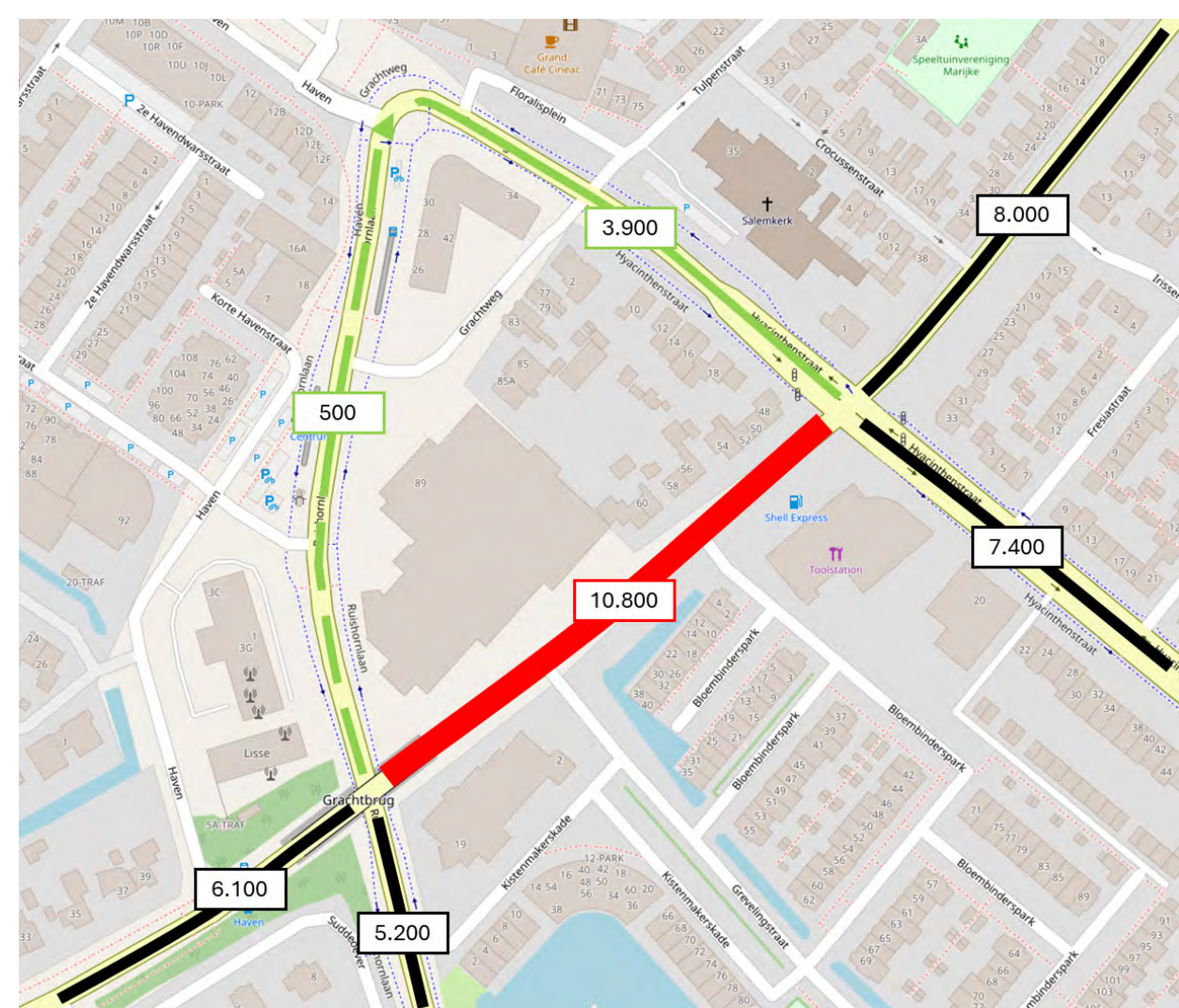
- De kruising Ruishornlaan – Laan van Rijckevorsel is overzichtelijk met éénrichtingsverkeer op de Ruishornlaan-Noord.
- Eénrichtingsverkeer heeft een smaller profiel zodat er ruimte vrijvalt voor groen.
- Eénrichtingsverkeer geeft een rustiger verkeersbeeld.
- Helpt van de bussen op Ruishornlaan-Noord en Hyacinthenstraat.
- Bushaltes liggen dusdanig dat er geen oversteek nodig is.

Minpunten:

- Een hogere verkeersdruk op de Gladiolenstraat (10.800 mvt).
- De bushaltes liggen iets verder van het centrum dan nu.
- Vrachtverkeer naar de vleeswarenfabriek moet via de Hyacinthenstraat weggrijden.
- Minder ruimte voor groen/laanbeplanting langs de Gladiolenstraat, door de bushalte aan de noordzijde.
- Kans op onduidelijkheid door ligging van de bushaltes.



Busroutes en halte centrum



Aantal motorvoertuigen (mvt) per straat

Bovenliggend verkeerssysteem

Verkeer richting de Haarlemmermeer niet via Ruishornlaan/Gladiolenstraat richting Lisserbrug, maar over de 1e Poellaan richting de N208

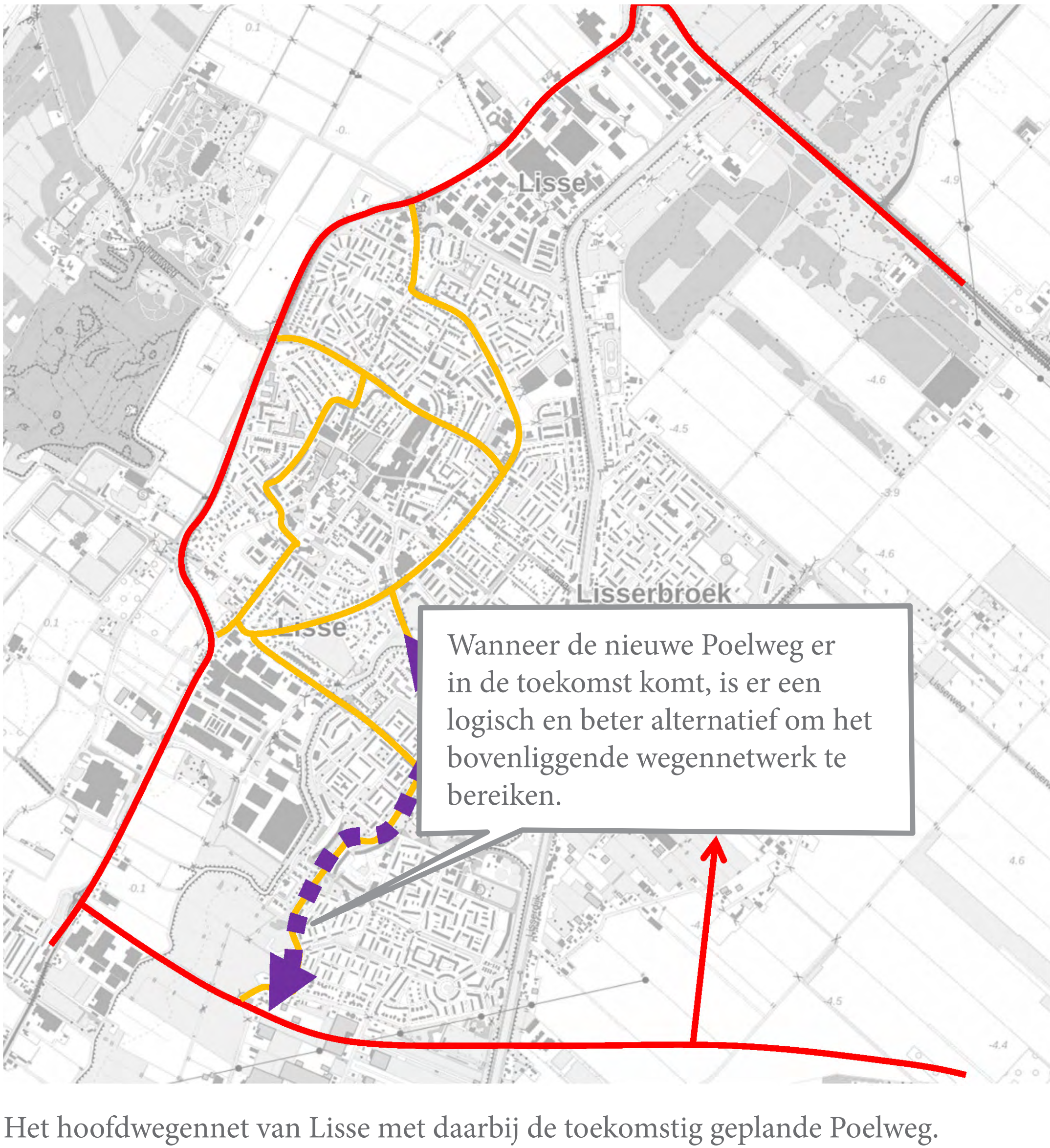
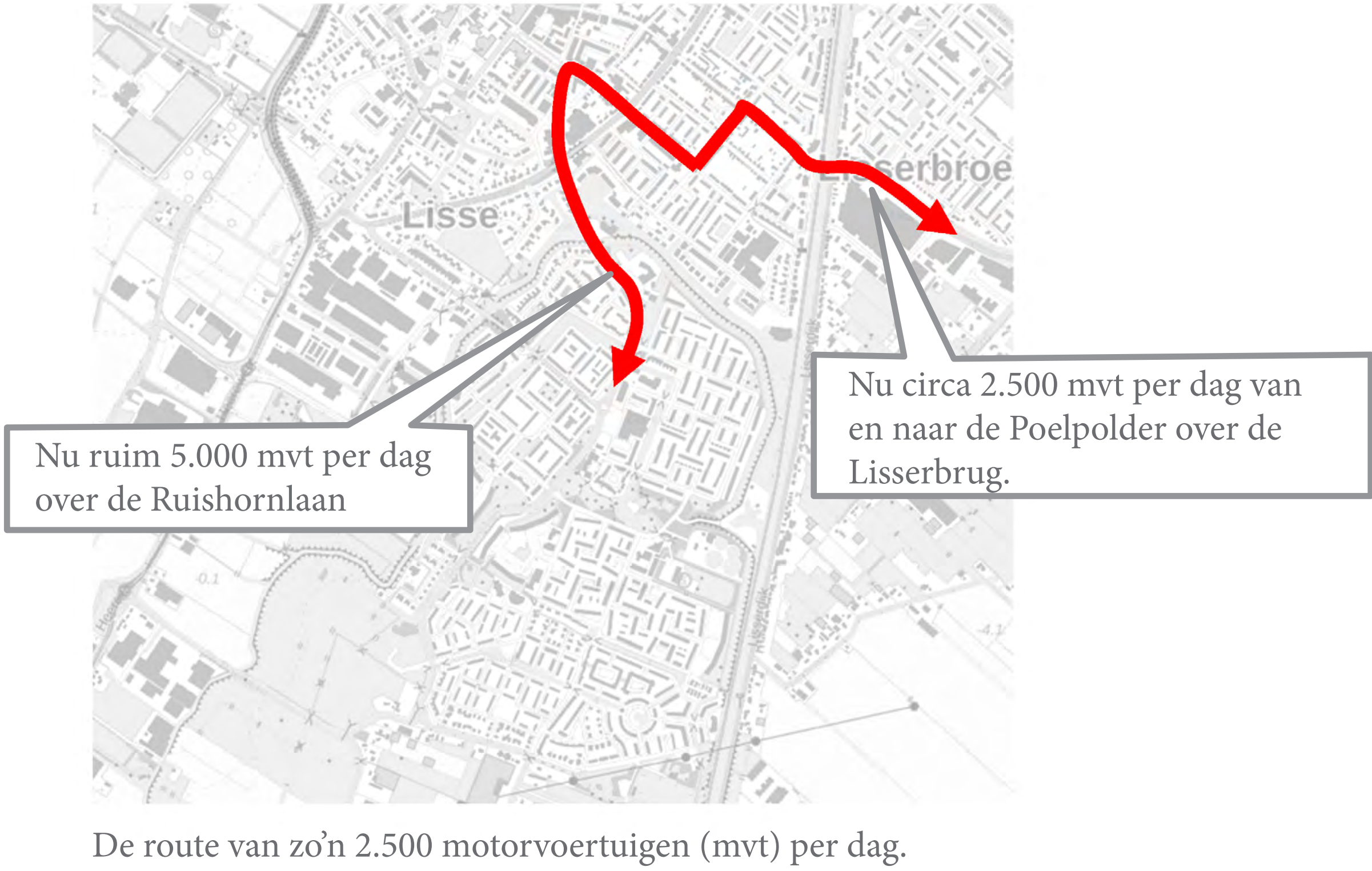
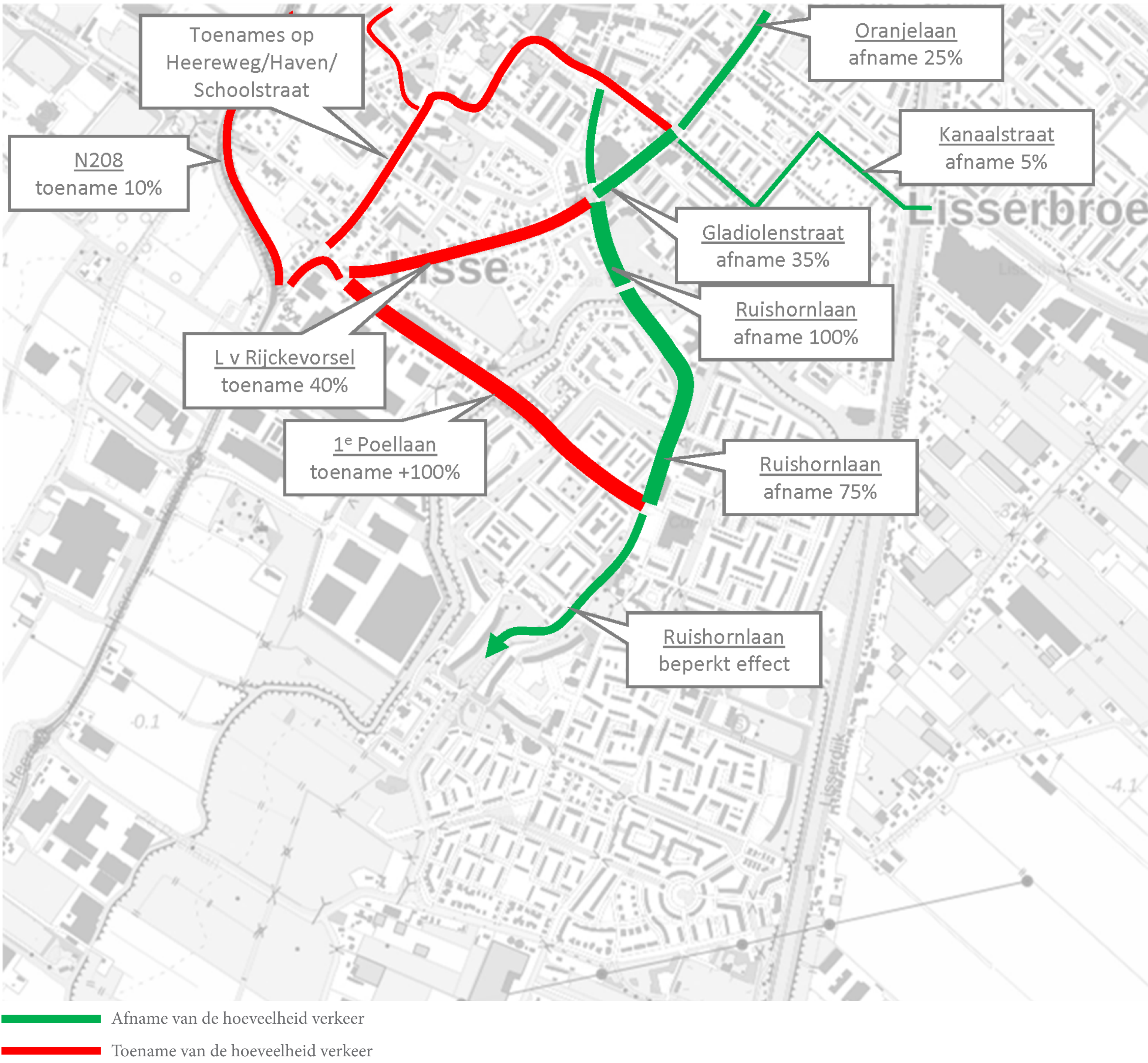
DOORGAAND VERKEER

Vraag: wat is het effect als de Ruishornlaan-Zuid in het nieuwe ontwerp niet meer aansluit op de Laan van Rijkevorsel?

De Ruishornlaan is de verbinding tussen de Poelpolder en het centrum. Maar de Ruishornlaan is ook onderdeel van de doorgaande route tussen de Poelpolder en de Lisserbrug (e.v.) via de Gladiolenstraat, Hyacinthenstraat, Broekweg en Kanaalsstraat.

Er rijden ruim 5.000 auto's per dag onder de Grachtbrug door. Daarvan gaan er 4.000 als doorgaand verkeer naar de Gladiolenstraat en daarvan steekt ca. 2/3 over naar de Hyacinthenstraat en verder richting Kanaalstraat en Lisserbrug. Dat zijn ruim 2.500 auto's/dag.

Afname van deze doorgaande stroom autoverkeer is als ambitie opgenomen in het Mobiliteitsplan.



Resultaten uit het verkeersmodel:

In het verkeersmodel is gekeken wat de effecten zijn van het afsluiten van de Ruishornlaan richting de Laan van Rijkevorsel en Gladiolenstraat voor autoverkeer in de situatie met het huidige wegennetwerk.

- Op de Ruishornlaan van/naar de Poelpolder (noordelijke deel) is de afname logischerwijs 100%. Op het deel wat zuidelijker, uiteraard wat minder (ca. 75%).
- Dat verkeer gaat dan via de 1e Poellaan/Uitermeer (toename >100%). Een deel gaat vervolgens naar de N208 maar een fors deel rijdt alsnog via de Laan van Rijkevorsel (+40%). We zien afnames op de Gladiolenstraat en de Oranjelaan.
- Er is een afname op de route van/naar de Lisserbrug, maar dat is een beperkt effect (- 4~5%). Tegelijkertijd zien we toenames op de routes door het centrum.

Waar staan we nu en hoe verder?

PLANPROCES

Huidige fase in het project



We horen graag uw mening

- Met deze informatie informeren we over de stappen tot dusver: de inventarisatie en beoordeling van verschillende varianten.
- Deze informatie is tot medio september ook te vinden op de website: www.lisse.nl/grachtbrug
- We horen graag uw mening. Dan kan vandaag, maar ook de komende periode nog.
- Via: grachtbrug@lisse.nl

Hoe gaat het verder?

- Na de zomer kijken we welke reacties we hebben ontvangen.
- Doel is om dan te komen tot één voorkeursvariant.
- Daarna werken we de voorkeursvariant verder uit zodat we een betrouwbare kostenraming kunnen maken.
- Over de voorkeursvariant met bijbehorende kostenraming nemen het college en de gemeenteraad een besluit. Planning: najaar 2025.
- Na dat besluit start de volgende projectfase: de VO-fase (zie schema hierboven).
- De planning van de uitvoering hangt van verschillende factoren af. Verleggen van kabels en leidingen is sterk bepalend voor de start van de uitvoering.
- De planning is nu dat we in 2028 kunnen starten.

Blijf op de hoogte

- Via de website: www.lisse.nl/grachtbrug
- Daar kunt u ook inschrijven voor onze digitale nieuwsbrief
- U kunt altijd reageren via grachtbrug@lisse.nl

