

Afweging en onderbouwing tussen varianten A en B voor de gelijkvloerse kruising Laan van Rijckevorsel – Ruishornlaan

Varianten

Uit de inspraak komen varianten A en B naar voren als varianten met veel draagvlak. Voor variant C is veel minder draagvlak. In deze notitie wordt de afweging tussen varianten A en B nog eens goed op een rij gezet. De plus- en minpunten van de verschillende varianten zijn ook benoemd in de presentatie/informatiepanelen zoals gebruikt op de inloopbijeenkomst op 7 juli jl.

Samengevat (zie verbeelding beide varianten achterin deze notitie):

- Variant A: de nieuwe kruising Ruishornlaan - Laan van Rijckevorsel wordt gelijkvloers gemaakt (voorrangskruispunt) en de 'lus' Ruishornlaan Noord – Hyacinthenstraat wordt ingericht als 30 km/u-straat, met verkeer op de lus in twee richtingen. Vanaf de Laan van Rijckevorsel en Gladiolenstraat is het centrum dan bereikbaar via de Ruishornlaan (noord) en de Hyacinthenstraat. De bushaltes blijven op hun huidige plaats.
- Variant B: De nieuwe kruising Ruishornlaan - Laan van Rijckevorsel wordt gelijkvloers als drietakskruispunt aangelegd, zonder vierde (noordelijke) tak tussen de Laan van Rijckevorsel en de Haven. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor groen en water. De bushaltes moeten dan worden verplaatst naar de Gladiolenstraat en alle autoverkeer naar het centrum rijdt via de Hyacinthenstraat. Er is uitgegaan van een waterbinding vanaf de Greveling onder de Laan van Rijckevorsel door richting de Haven. Voor de inpassing van een doorvaarbare duiker ligt de nieuwe kruising in deze variant circa 2 meter boven maaiveld.

Verkeersveiligheid

- Variant A scoort op het onderwerp verkeersveiligheid beter dan variant B. De belangrijkste oorzaak is dat in variant B de bushaltes worden verplaatst naar de Gladiolenstraat. Hier is weinig ruimte voor een goede inpassing en dit zal leiden tot een oversteek over de Gladiolenstraat, terwijl de Gladiolenstraat in de nieuwe situatie een stuk drukker wordt dan in de huidige situatie. We zien geen goede mogelijkheden voor een goede verkeersveilige inpassing van de bushaltes en een oversteek in variant B.
- Een tweede punt waarop variant B slechter scoort dan variant A is het aspect sluipverkeer. Hiermee bedoelen we doorgaand verkeer c.q. verkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in een woonstraat. In variant A is er sprake van een logische structuur waarin het centrum bereikbaar is via de Ruishornlaan en de Hyacinthenstraat. In variant B is er geen route via de Ruishornlaan. Het gevolg is dat er meer verkeer gebruik gaat maken van de Haven om het achterliggende gebied te bereiken. Hier komen autoverkeer en fietsers elkaar tegen, wat zorgt dat dit minder veilig is dan de logische route via de Ruishornlaan in variant A, waar fietsers en auto's gescheiden zijn.

Verkeersleefbaarheid

- Verkeersleefbaarheid is net iets anders dan verkeersveiligheid. Het gaat om de impact van verkeer op de leefomgeving, in de vorm van geluid, trillingen en verkeersdruk. Ook op dit punt scoort variant A beter dan variant B. In beide varianten wordt de Gladiolenstraat tussen de Ruishornlaan en Hyacinthenstraat drukker dan in de huidige situatie door de nieuwe gelijkvloerse situatie. In

variant A verdeelt het verkeer van en naar het centrum over de Ruishornlaan en Hyacinthenstraat. In variant B is dit niet mogelijk waardoor de verkeerdruk op de Gladiolenstraat nog hoger ligt dan in variant A (circa 1.000 auto's per dag extra).

- Een tweede aspect is het zware vrachtverkeer. In variant A kan het zware vrachtverkeer van en naar de vleeswarenfabriek ook via de nieuwe kruising en Ruishornlaan gaan rijden. Dit zorgt voor een herverdeling van dit verkeer en minder vrachtverkeer op de Hyacinthenstraat. In variant B blijft alle vrachtverkeer aan- en afrijden via de Hyacinthenstraat.

Groen en water

- Het onderscheidende aspect van variant B zit in het doortrekken van het water richting het centrum.
- Tegelijkertijd is de waarde daarvan met de nu beschikbare ruimte beperkt, zoals blijkt uit het opgestelde ontwerp. Het is een doodlopende watergang met beperkte breedte. De waarde van het doortrekken van het water zit veel meer in het mogelijke perspectief op langere termijn, als dit water zou worden uitgebreid als onderdeel van een gebiedsontwikkeling hier. Daar is nu echter geen zicht op en als daar op enig moment wel zicht op komt is de vraag of dit een haalbare ontwikkelrichting is. De constatering is ook dat dit dan een keuze is voor de lange termijn die buiten de scope en horizon valt van het gelijkvloers maken van het kruispunt Laan van Rijckevorsel – Ruishornlaan. Het betreft dan het voorsorteren op een keuze voor een herinrichting van dit deel van het centrum op langere termijn.
- Als we kijken naar de inpassing van groen in het grotere gebied, liggen varianten A en B sowieso veel dicht bij elkaar en is niet gezegd dat variant B beter scoort. Zo biedt variant A betere mogelijkheden voor de inpassing van een groenstructuur langs de Gladiolenstraat. In variant B komen hier de bushaltes, waardoor geen ruimte resteert voor een groenstructuur en daarmee ook niet voor afscherming van de vleeswarenfabriek.
- Bovendien zien we kansen om in variant A invulling te geven aan de brede roep om meer groen in dit deel van Lisse, waarbij we hier mogelijkheden voor zien op de Haven, die in het ontwerp van de kruising met vier takken een andere functie krijgt. De Haven is dan niet meer nodig voor verkeer tussen de Laan van Rijckevorsel en het centrum, want dat verkeer rijdt via de nieuwe kruising. Daarmee is de vraag of hier mogelijkheden liggen voor een andere, groene inrichting. Dit onderzoeken we in de verdere uitwerking. In variant B krijgt de Haven juist een zwaardere verkeersfunctie en is deze mogelijkheid er niet.



In variant A is er meer ruimte voor een groene inpassing langs de Gladiolenstraat aan de kant van de vleeswarenfabriek. In variant B is die ruimte er niet door de bushalte en de noodzakelijke taluds. En variant A biedt de mogelijkheid om meer groen in te passen op de Haven. Dit is een verder uit te werken onderzoeksvraag in de uitwerking van het verdere ontwerp.

Huidige en mogelijke toekomstige ontsluiting

- In variant A wordt de vleeswarenfabriek aan de Grachtweg bereikbaar via zowel de Hyacinthenstraat als de Ruishornlaan. Nu moet al het vrachtverkeer via de Hyacinthenstraat aan- en afrijden. In de nieuwe situatie is er dus in variant A een betere verdeling van dit verkeer, met een meer directe route van en naar de Gladiolenstraat, zodat er minder vrachtverkeer gebruik hoeft te maken van de Hyacinthenstraat. In variant B blijft de ontsluiting gelijk aan de huidige situatie.
- Mocht er op enig moment sprake zijn van een herontwikkeling naar woningbouw in dit gebied, dan is ook in dat perspectief variant A de gunstigste variant. In dat geval kan een ruimtelijke ontwikkeling hier dan worden ontsloten op de Ruishornlaan. Dit wordt met variant B (met drie takken en geen ontsluiting via de Ruishornlaan) onmogelijk gemaakt; daar moet al het nieuwe verkeer via de Hyacinthenstraat worden ontsloten.

Openbaar vervoer

- In variant A blijft de lijnvoering zoals die nu is, met de haltes op de huidige plek. Gunstig gelegen ten opzichte van het centrum met ruime fietsenstallingsvoorzieningen.
- De situatie wordt in variant A een stuk beter dan de huidige situatie omdat dit deel van de Ruishornlaan een stuk rustiger wordt: van ca. 5.000 naar ca. 1.000 auto's per dag. Oversteken tussen naar de haltes wordt daarmee een stuk veiliger.
- Een groot voordeel van variant A is bovendien dat door de nieuwe kruising er een 'lus' ontstaat. Qbuzz vindt dit een groot voordeel omdat de Centrumhalte Lisse een begin- en eindhalte is. Nu moeten bussen steken en keren in de Grachtweg. Dat is dan niet meer nodig. In variant B is er geen 'lus' waardoor de mogelijkheid van een begin- en eindhalte er ook niet meer is.
- In variant B komen de bushaltes langs de Gladiolenstraat. Naast het genoemde bezwaar ten aanzien van verkeersveiligheid, is het gevolg dat de haltes minder gunstig liggen ten opzichte van het centrum. En de ruimte langs de Gladiolenstraat is beperkt, wat ook betekent dat de inpassing van goede haltes hier veel lastiger is, met name gezien de ruimte die nodig is voor de fietsenstallingen.
- En de financiële gevolgen in variant B: de huidige haltes zijn relatief nieuw en hebben een forse investering gevraagd. Weghalen daarvan is kapitaalvernietiging.
- Qbuzz heeft in haar reactie haar zorgen geuit over varianten waarbij haltes opschuiven naar de Gladiolenstraat (var. B en C) en pleit voor de variant waarbij dit wordt voorkomen (variant A).

Draagvlak: resultaten inspraak

- De drie overgebleven varianten zijn medio 2025 voorgelegd aan de omgeving. Hierop zijn 67 reacties ontvangen. Van de drie varianten krijgt variant A de meeste stemmen. Er is ook veel steun voor variant B, maar wel minder dan voor A. Het is belangrijk om te benadrukken dat dit geen 'stemming' betreft waarbij het meeste aantal stemmen bepalend is voor de voorkeur, maar het geeft wel aan dat variant A het grootste draagvlak heeft.

Advies nood- en hulpdiensten

- De inventarisatie en afweging van de varianten is voorgelegd aan de nood- en hulpdiensten. Zij hebben aangegeven een sterke voorkeur te hebben voor variant A. Variant C wordt wel gezien als mogelijkheid maar met nadrukkelijk minder voorkeur dan variant A. Gezien de verkeerskundige bezwaren zoals hierboven beschreven adviseren zij negatief op variant B.

Mogelijkheden tot verbetering kruispunt Gladiolenstraat-Hyacinthenstraat

- Een voordeel van variant A is dat deze de mogelijkheid biedt tot verbeteringen bij het (verkeerslichten)kruispunt Gladiolenstraat-Hyacinthenstraat. Dit is een druk kruispunt met weinig ruimte voor fietsers. Met het gelijkvloers maken van de Grachtbrug veranderen de aanrijrichtingen van deze kruising. Verkeer vanuit de Poelpolder dat in de huidige situatie op dit kruispunt aanrijdt via de Hyacinthenstraat, komt in de nieuwe situatie via de Gladiolenstraat (en vice versa). Onderdeel van het plan is daarom ook het opnieuw doorrekenen en inregelen van deze kruising, rekening houdend met de gewijzigde verkeersstromen.
- In variant A zien we daarbij mogelijkheden tot verbetering. De vraag is bijvoorbeeld of het in dat geval nog nodig is om een linksafbeweging mogelijk te maken voor verkeer komend vanaf de Laan van Rijckevorsel richting de Hyacinthenstraat richting het centrum. Dit verkeer kan dan immers al iets eerder, bij de nieuwe kruising, linksafslaan de Ruishornlaan op richting het centrum. Het betreft het linksafslagvak op onderstaande foto. Als deze beweging niet meer nodig is, kan dit linksafvak komen te vervallen. Dat heeft drie voordelen:
 - 1) Er valt ruimte vrij die heel goed kan worden benut voor meer ruimte voor de fietsers. Fietsstroken en opstelruimte voor de fiets zijn hier erg krap.
 - 2) De weg komt hier wat minder dichtbij het rijtje woningen langs de Gladiolenstraat te liggen. Dit is geen overbodige luxe, aangezien dit wegvak een stuk drukker wordt met autoverkeer als gevolg van het gelijkvloers maken van de Grachtbrug.
 - 3) Het 'weglaten' van deze linksafbeweging in de regeling van de kruising verbetert waarschijnlijk de verkeersafwikkeling van dit hele kruispunt omdat er in het regelschema van de verkeerslichten een 'fase' wegvalt.
- Deze optimalisaties zijn alleen mogelijk in variant A en bieden daarmee een belangrijk pluspunt van deze variant. In variant B is de route naar het centrum via de Ruishornlaan er niet en zijn deze mogelijkheden er dus niet. Variant B werkt juist ongunstig door op de kruising Gladiolenstraat-Hyacinthenstraat aangezien alle centrumverkeer via de Hyacinthenstraat moet rijden (en niet ook via de Ruishornlaan kan) wat zorgt voor een zwaardere verkeersbelasting van de kruising.



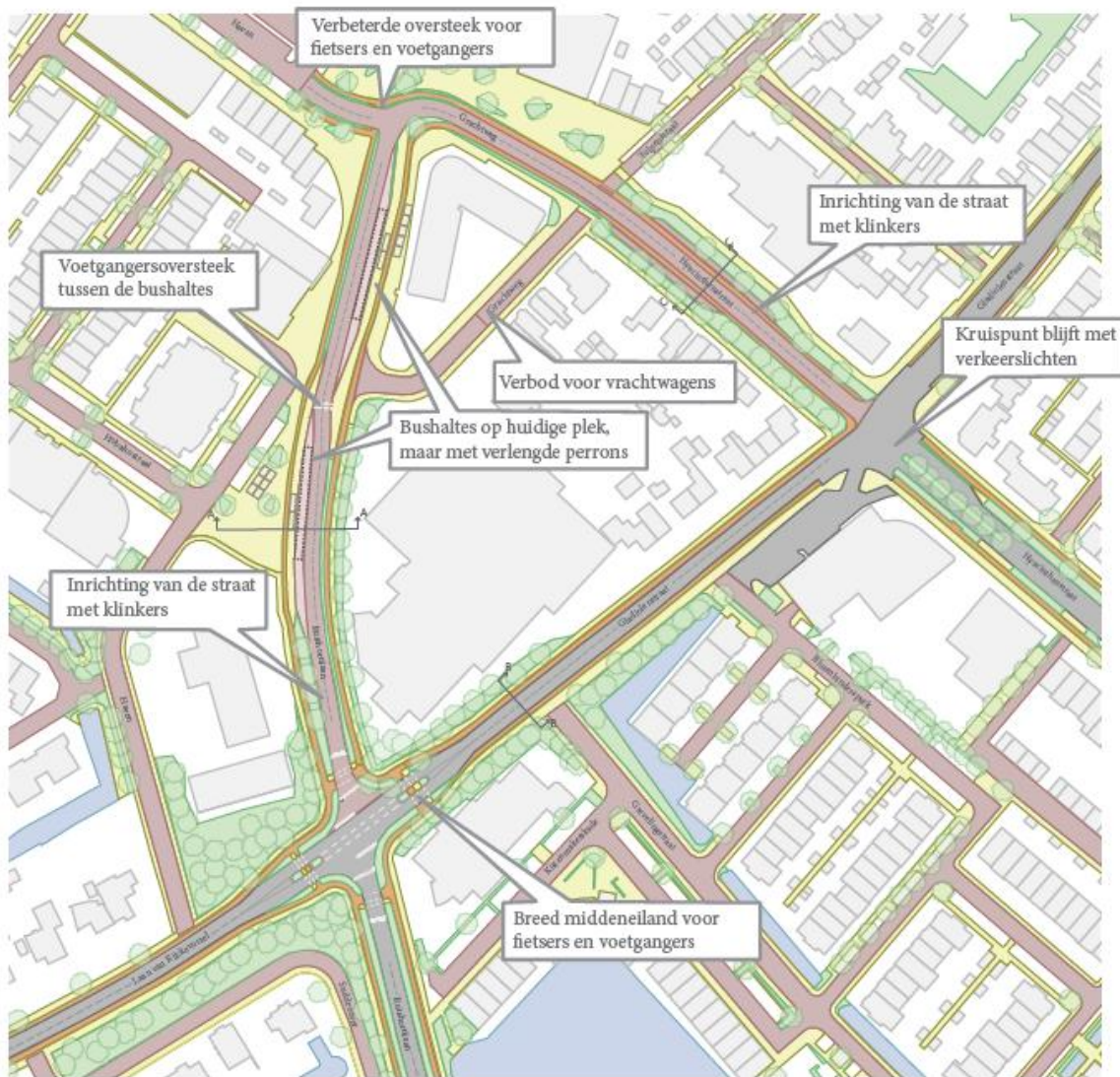
Kosten en maakbaarheid

- Met name doordat in variant A de bushaltes op hun huidige plek blijven liggen en er geen brug c.q. duiker wordt aangelegd, liggen de kosten van variant A lager dan van variant B.
- De inpassing van kabels en leiding is in variant B een stuk complexer dan in variant A als gevolg van het water en de doorvaarbare duiker. In het plangebied liggen veel kabels en leidingen, zowel in de lengterichting van de Grachtbrug (aan en in de brug en ondergronds) als dwars daarop. In de nieuwe situatie moet hiervoor een nieuwe plek worden gevonden. Daar is genoeg ruimte voor nodig. In variant B resteert er zeer weinig ruimte en zou dit een grote uitdaging worden.
- In variant B ligt het nieuwe kruispunt circa 2 meter boven maaiveld voor de inpassing van een doorvaarbare duiker. In variant A ligt de nieuwe kruising nagenoeg op maaiveldniveau. Dit scheelt in variant A veel ruimtebeslag omdat er dan geen taluds nodig zijn om de hoogte te overbruggen. Dat betekent meer ruimte voor fietspaden, kabel- en leidingstroken en bomen. Daarmee scoort variant A beter op inpasbaarheid en maakbaarheid dan variant B.

Variant A:

Volwaardig viertakskruispunt

Gelijkvloerse kruising met vier takken, zonder verkeerslichten.



Variant B:

Meer ruimte voor water en groen

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

