

Participatie Grachtbrug: inspraakreacties en beantwoording, zomer 2025

Begin 2025 is gestart met de voorontwerpfase om te komen tot een ontwerp voor de gelijkvloerse kruising Laan van Rijckevorsel – Ruishornlaan ('project Grachtbrug'). In de eerste helft van 2025 zijn verschillende varianten van een gelijkvloerse kruising geïnventariseerd en uitgewerkt. Op 7 juli 2025 zijn deze tijdens een openbare inloopbijeenkomst gepresenteerd. Tot medio september kon iedereen zijn of haar reactie geven op de voorgelegde varianten. Alle ontvangen reacties zijn gebundeld in dit document en voorzien van een antwoord. De reacties zijn genummerd. De ontvangen reactie is steeds in zwart opgenomen met daaronder de beantwoording van de gemeente in blauw. Dit document is onderdeel van de onderbouwing van het besluit over het vervolg.

	Reacties ingevulde formulieren
01	Allereerst complimenten voor de opbouw van jullie presentatie. Wat jammer dat de gemeente er niet in slaag Persoon uit te kopen c.q. te verplaatsen buiten het centrum (vreemde lucht, groot vrachtverkeer). Dan zou variant B mijn voorkeur hebben: ruimte voor groen en water en flatwoningen. Lukt het niet om die fabriek uit te kopen dan is mijn voorkeur echt variant C. Sterke punten: 1. Eenrichtingsverkeer Ruishornlaan Noord waardoor het nieuwe kruispunt veel veiliger wordt. 2. Verkeer uit de Poel kan daar direct afslaan richting Hillegom/Lissebroek. 3. Op drie plaatsen bushaltes waarbij men toch niet d weg hoeft over te steken. Wel een nadeel: de Gladiolenstraat bij de bushalte en benzinepomp krijgt veel verkeer te verwerken. Tenslotte: de oversteek Grachtweg/Haven moet veel veiliger worden voor fietsers. En aanbevolen om de grote kruising Grachtweg/Gladiolenstraat om te bouwen tot rotonde. En teleurgesteld over het jaar van uitvoering (2028): dat moet eerder.
	Dank voor uw reactie. Een mogelijke nieuwe invulling van dit gebied, zoals u noemt, is geen onderdeel van dit project en de oplossing voor de Grachtbrug kan daar ook niet op wachten. Tegelijkertijd houden we in de beoordeling van varianten wel rekening met mogelijke ontwikkelingen op langere termijn. Varianten die meer flexibiliteit en daardoor meer ontwikkelperspectief op langere termijn hebben, scoren in dat opzicht beter. Dat geldt voor variant A en (in minder mate) variant C, omdat in die varianten nieuwe ontwikkelingen op de Ruishornlaan kunnen worden ontsloten. Variant B biedt een perspectief met meer groen en water, maar dat leidt voor mogelijke ontwikkelingen op een langere termijn ook tot beperkingen. De oversteek Haven/Grachtweg is onderdeel van het ontwerp dat wordt opgesteld. Sowieso wordt de situatie hier heel anders omdat het hier veel rustiger wordt met autoverkeer. De kruising Gladiolenstraat-Hyacinthenstraat ombouwen tot rotonde is geen mogelijkheid. Hiervoor ontbreekt sowieso de ruimte maar een rotonde kan het verkeer hier ook niet verwerken. Daarvoor is het te druk. Het nu voorziene jaar van start uitvoering (2028) is geen kwestie van 'wachten' of 'rustig aan doen'. Dit project heeft hoge prioriteit. Tegelijkertijd is het een complex project met veel belangen, waarin verschillende stappen moeten worden gezet voordat we kunnen starten: opstellen Voorlopig Ontwerp, opstellen Definitief Ontwerp, onderzoeken, opstellen contractstukken/bestek, aanbestedingen, verleggen kabels en leidingen, besluitvorming, et cetera. Als we dat in vlot tempo oppakken is 2028 haalbaar, maar dat is zeker niet ruim.

02	[Flyer] 1^e Poellaan: gezondheidsschade door verkeer. Minder verkeer! Minder geluidsoverlast door verkeer. Minder bussen en vrachtverkeer. Max snelheid naar 30 km/u.
	Dank voor de flyer en uw standpunt met betrekking tot de functie van de 1^e Poellaan/Uitermeer in relatie tot dit project. Op basis van de doorrekening die we hebben gemaakt en de resultaten hiervan zoals gepresenteerd op 7 juli 2025, is de aanbeveling om de Ruishornlaan aangesloten te houden op de Ruishornlaan/Laan van Rijckevorsel. Dit is onderdeel van het besluit over de verder uit te werken voorkeursvariant en daarmee uitgangspunt voor het vervolg. Over mogelijke aanpassing van de 1^e Poellaan naar 30 km/u: dat valt buiten de scope van dit project Grachtbrug, maar de gemeente gaat de komende periode wel aan de slag met een onderzoek en voorstel voor aanpassing van 50 naar 30 km/u in Lisse (gemeentebreed), waarin wordt uitgewerkt welke wegen hiervoor in aanmerking komen.
03	Prima uitleg. Voorkeur buslijnen vasthouden. Voorkeur voor A. Succes met alles verder, mooi project.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
04	Andermaal mijn complimenten voor de degelijke voorbereiding en het meenemen van de burgers in de plannenmakerij. Wij zijn groot supporter van var. B vanwege de integrale kwaliteitsverbetering van ons centrum. Deels terug naar de oude luister met extra water en vooral zeer noodzakelijk groen in het centrum. Daarbij worden de verkeersstromen in de wijde omgeving vloeiender en minder gevaarlijk. Kortom: ga zo door. Met mijn kaarten op variant B.
	Dank voor uw reactie en voor het doorgeven van uw voorkeur.
05	Aandachtspunt: kijk goed naar de oversteek bij de Bolster vanaf de dorpskant bekeken. Nu let verkeer vanuit dorpskant ook niet of er links een fietser aankomt. Verkeer wat nu vanuit Gladiolenstraat richting Laan van Rijckevorsel gaat, geeft nu extra gas als zij eenmaal over de brug zijn. Zal dit straks minder zijn? Zo niet maak dan de Laan van Rijckevorsel een 30 km-zone.
	Dank voor uw reactie. De oversteek Haven/Grachtweg is onderdeel van het ontwerp dat wordt opgesteld met als doel hier een veilige situatie te creëren. Sowieso wordt de situatie hier heel anders omdat het hier veel rustiger wordt met autoverkeer. Mogelijke aanpassing van de maximumsnelheid op de Laan van Rijckevorsel zal onderdeel zijn van het uiteindelijke advies bij de uitwerking van de voorkeursvariant.
06	[Vertaling van getekend plaatje] - Maak een T-aansluiting van de nieuwe kruising.

	- Veilige aansluiting van de Haven op de Laan van Rijckevorsel. - Leg de voorrang met de bocht mee vanaf de Ruishornlaan rechtsaf richting Gladiolenstraat (v.v.). - Hyacinthenstraat neem dan de kortste route naar de Poelpolder (v.v.) - Laan van Rijckevorsel geen voorrangsweg maar uit de voorrang (als derde tak). - De verkeersstroom volgt dan de korte route, niet meer via de 'centrumlus'.
	Dank voor uw reactie. De beschreven vormgeving (variatie op variant B), als T-aansluiting met 'voorrang de bocht om' vanuit de Poelpolder richting de Gladiolenstraat (v.v.) is in een eerdere fase overwogen. Dit om de door u genoemde reden: dat dit de drukke doorgaande stroom autoverkeer is. Vormgeving op deze manier heeft echter ook nadelen: 1) Het kruispunt wordt dan groter en neemt meer ruimte in beslag; 2) Verkeer vanuit de Poelpolder richting Gladiolenstraat (en vice versa) kan met meer snelheid (in de voorrang) door de bocht terwijl het juist gewenst is dat de snelheid ter hoogte van dit kruispunt echt omlaag gaat, gezien de kruisende stromen autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers; 3) Een kruispunt met voorrang de bocht om is onoverzichtelijker dan een standaard voorrangskruispunt en daarmee minder veilig; en 4) De stroom vanuit de Poelpolder richting Gladiolenstraat (en vervolgens naar de Lisserbrug) is wel de zwaarste stroom autoverkeer, maar deze leidt ook tot knelpunten verderop (Broekweg, Kanaalstraat) en het beleid is er juist op gericht om dit verkeer te verminderen. Dat ligt het niet voor de hand om deze stroom te faciliteren met voorrang de bocht door op de nieuwe kruising. Om deze redenen is voor variant B het uitgangspunt een voorrangskruispunt met de Ruishornlaan uit de voorrang en niet met 'voorrang de bocht om'.
07	Variant B voegt met het water echt wat kwaliteit toe, wat een extra investering draaglijk maakt. De bushalte veiligheid is echter wel een duidelijk nadeel van deze variant. Idee: breng de bushaltes op de "ronde" Hyacinthenstraat, rondje Persoon. Dichterbij het centrum, autoluwer deel van het wegennet en veiligheid Gladiolenstraat verbetert.
	Dank voor uw reactie. Het voorstel om alle bussen te gaan laten rijden via het stukje Grachtweg tussen Ruishornlaan en Hyacinthenstraat is wat ons betreft geen optie. Dit is een zeer smalle straat (er is geen ruimte), met woningen direct langs de straat en onderdeel van een drukke fietsroute. Om verschillende redenen dus niet geschikt om drukke buslijnen doorheen te laten lopen.
08	Voorkeur voor variant A. we missen in alle varianten de parkeergelegenheid voor de bewoners van de Gladiolenstraat. Parkeerplaatsen op Gladiolenstraat vervallen in het plan. Hoe veilig wordt het oversteken. Plan/variant B vervalst voor ons. Vreemde manier om bij benzinepomp te komen, gevaarlijk. Geen parkeergelegenheid aan de overkant bij Bloembinderspark. Bushalte/fietsen voor de deur.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Het behoud van parkkeerplaatsen nemen we mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.
09	Wij zijn voor variant A. dit is het beste plan ooit! Kies dit alsjeblieft.

	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
10	Dank voor de prachtige voorbereiding en plannen. Wij hebben niet per se een voorkeur voor een variant, echter onder geen beding mag het verkeer op de 1e Poellaan toenemen. Eerder moeten hier minder auto's doorheen rijden. Er is te veel geluidsoverlast. Heb ambitie en maak heel Lisse 30 km/u gemeente!
	Hartelijk dank. Zie de reactie en antwoord bij nummer 02.
11	Voorkeur variant A. Voordelen: behoud bushaltes, robuuste oplossing. Aandacht fietsoversteek over Laan van Rijckevorsel.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Een goede en veilige vormgeving van deze nieuwe oversteek op de drukke fietsroute tussen de Poelpolder en het centrum is een belangrijk onderdeel van het nieuwe ontwerp.
12	Parkeergelegenheid Gladiolenstraat in variant A. Variant B en C geen optie. Variant B erg gevaarlijk.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Over de parkeerplaatsen in de Gladiolenstraat: zie reactie en het antwoord bij nummer 08.
13	Variant B verdient de voorkeur, met name vanwege de ruimte voor groen en water. Aandachtspunt, breder dan dit project, is de verkeersveiligheid. Een invoering van 30 km in een groot gebied zou ik zeer toejuichen. Zo is de Laan van Rijckevorsel echt een racebaan en heb ik al diverse ernstige ongelukken mee mogen maken.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Over de mogelijke invoering van 30 km/u: zie reactie en het antwoord bij nummer 02.
14	Bij alle varianten kijken of langs de Ruishornlaan het fietspad en voetpad op gelijke hoogte kan worden aangebracht. Zodat de ruimte gedeeld kan worden. Inhaal mogelijkheden voor fietsers via voetpad.
	Dank voor uw reactie. Dit is wat ons betreft geen goed idee. Fietspaden en voetpaden zijn juist van elkaar gescheiden (in hoogte e/o met een bandje) om te voorkomen dat er over de voetpaden wordt gefietst en mensen (inclusief kinderwagens, rollators, rolstoelen) omver worden gereden door fietsers. Het uitgangspunt is dat we in het ontwerp nieuwe, voldoende brede fietspaden maken, maar dus wel met een scheiding tussen voetpaden en fietspaden.

15	Wij vinden oplossing B het beste en mooiste in Lisse passen.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
16	Variant A is voor ons de beste i.v.m. busvervoer. Is in onze ogen het dichtst bij het centrum Lisse en zit tegenover elkaar. En houdt in dat de kosten het laagst blijven van de andere opties. Veel sterkte met het uitvoeren van de Grachtbrug.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
17	Ik ga voor variant A.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
18	Variant A heeft de voorkeur. De verkeersdrukke vanaf Laan van Rijckevorsel/Gladiolenstraat wordt al verdubbeld. Ook nog de bussen wordt te druk en gevaarlijk. Zitten al mooie bushaltes op Ruishornlaan Noord. Die vergroten. Kapitaalvernietiging om dat allemaal weg te halen.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
19	Variant B (water) heel mooi, maar voor de veiligheid kies ik voor C.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
20	Hoe ontsluit Zandvliet als Ruishornlaan-Noord vervalt (in variant B)?
	Dank voor uw reactie. Het noordelijke deel van de Ruishornlaan blijft in variant B bereikbaar via de Hyacinthenstraat. Verder naar het zuiden vervalt de Ruishornlaan dan, maar dat kan pas vanaf de kruising met de Grachtweg.

21	De variant B met alleen een fietspad waarop de fietsen ook tegemoetkomend fietsverkeer treffen is naar mijn idee een minder veilige optie. De situatie is te theoretisch beoordeeld dat het wel meevalt. Kijk naar fatbikes. De voorkeur gaat uit naar C. Het deel naar het centrum met aan beide kanten een fietspad is prettiger en veiliger. Iedereen gaat dezelfde kant op. Variant A is hoofdzakelijk de huidige situatie met uitzondering van het feit dat de brug weg is. Voorkeur naar C, tweede keus A.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Een breed fietspad met fietsers in twee richtingen of twee aparte fietspaden elk in 1 richting, hebben beide hun voor- en nadelen. Uitgangspunt in alle gevallen is om de fietspaden breed genoeg (breder dan nu) te ontwerpen zodat de verschillende gebruikers genoeg ruimte hebben. Het gaat vervolgens niet alleen om tegenliggers op het fietspad maar ook waar herkomsten en bestemmingen liggen en noodzakelijke oversteken van en naar het fietspad.
22	In variant B: de bedrijven aan de Haven zoals Zandvliet, dagbesteding etc, hoe blijven die bereikbaar? De voetgangersoversteek Gladiolenstraat is dat een zebra? Variant C: Voorkeur 30km zone voor Ruishornlaan en Hyacintenstraat. Mijn voorkeur gaat uit naar B.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Over de bereikbaarheid van Zandvliet e.o.: zie reactie en antwoord bij nummer 20. In alle varianten is het uitgangspunt dat de 'lus' 30 km/u wordt (en meer verkeersluw omdat er geen doorgaand verkeer meer rijdt). Of oversteken al dan niet worden vormgegeven als zebra-oversteek is onderdeel van het verdere ontwerp.
Reacties ontvangen per mail	
23	U kunt er ook aan denken om er voorgespannen gebogen elementen er overheen te plaatsen zodat u alleen het middenstuk er uit hoeft te halen en dan die gebogen elementen op de bestaande wanden te plaatsen.
	Dank voor uw reactie. Dit is technisch niet mogelijk. Bovendien is dit niet meer aan de orde aangezien de gemeenteraad in 2024 heeft besloten dat de Grachtbrug weggaat en hier een gelijkvloerse kruising komt. De vraag die nu voorligt is naar de vormgeving van die nieuwe gelijkvloerse situatie.
24	Allereerst dank voor het delen van de tot nu toe bekende informatie mbt de ontwikkelingen bij de Grachtbrug. Wij zijn gisteravond naar de inloopbijeenkomst geweest en hebben een aantal betrokkenen ook gesproken, zowel omwonenden en burens als mensen die vanuit de gemeente en de participatie betrokken zijn. De optie t-splitsing gelijkvloers heeft wat ons betreft wel de voorkeur, zeker als dan ook water verder het dorp in gebracht wordt en als daar een passantenhaven gecreëerd wordt. Dat is een echte plus voor het dorp, dat geeft mensen met kleinere bootjes en sloepen de gelegenheid om daar aan te meren en om al dan niet een boodschap te gaan doen of om een hapje te gaan eten bij een van de restaurants. Echt een mooie oplossing. Betekent wel dat

er dan een brug moet komen onder de laan van Rijkvorsel door en die zal gauw 1.50 meter/2.00 meter hoog zijn. Dat is denk ik ook geen enkel probleem, omdat die taluds er toch al liggen, alleen de Ruishornlaan dient dan wat verhoogt te gaan worden ter hoogte van de splitsing. Maar het geeft ook de mogelijkheid om dan eventueel een fietstunnel te maken ipv een oversteekplaats voor fietsen. Dat komt de verkeersveiligheid daar tegemoet. En het zorgt ervoor dat de bestaande taluds met groenstroken en bomen intact kunnen blijven. Want dat vinden wij wel erg belangrijk. Zowel voor het geluid als voor het uitzicht.

Aan deze optie zit voor ons ook wel een groot nadeel. Wij wonen aan de Suddeoever ter hoogte van de uitrit de Ruishornlaan op. Wij voorzien dat er veel meer verkeer over de Ruishornlaan zal gaan rijden. Het verkeer dat nu vanaf de brug komt en over de laan van Rijkvorsel naar de 1e Poellaan gaat om dan op die manier de Poelpolder in te gaan, zal nu op de t-splitsing af gaan slaan. Dat is dan de kortste weg. Het aanbod van auto's zal dan wellicht verdubbelen. En dat maakt dan weer de verkeersveiligheid op die weg er niet beter op. Zeker niet als daar ook nog 2 of 3 nieuwbouwprojecten met uitritten op de Ruishornlaan gerealiseerd gaan worden (De Greef, Knarrenhof, ontwikkeling Pauluskerk). Een oplossing kan zijn om dit stuk van de Ruishornlaan 1-richtingsverkeer te maken vanaf de kruising Meeuwenlaan/Brahmsstraat/Ruishornlaan (wellicht bussen uitgezonderd). Dan verdeelt het verkeer meer over de 1e Poellaan en de Ruishornlaan.

Maar eigenlijk moet dit project nog veel groter bekeken worden naar onze mening. Je kunt dit maar 1x goed doen en dan zou je eigenlijk het terrein van Persoon er ook bij moeten betrekken en deze industrie verplaatsen. Dan ontstaat er veel meer ruimte voor van alles, dan rijden daar geen grote vleesvrachtwagens meer, kun je huizen of appartementen bouwen, meer groenstroken aanleggen en meer water als je zou willen. Ook ontstaat er dan ruimte voor een busstation, zodat bussen niet op de laan van Rijkvorsel hoeven te stoppen. Er kan dan een buslus via de Gladiolenstraat worden gerealiseerd.

Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Het klopt dat in variant B de kruising ongeveer 2 meter hoger ligt dan in varianten A en C, waar de hele nieuwe situatie op dezelfde hoogte wordt aangelegd. Dit biedt echter in variant B geen ruimte voor een fietstunnel; daar ontbreekt de ruimte voor. Een fietstunnel, inclusief wanden en constructie is al snel 7 tot 8 meter breed. Een negatief aspect van de hoogteligging in variant B is het ruimtebeslag als gevolg van de noodzakelijke taluds. Uitgaande van een talud van 1:2 is iedere extra meter hoogte, 2 meter in de breedte en dat aan beide zijden, dus 4 meter. Dat werkt in dit geval nadelig uit omdat de ruimte hier beperkt is.

We zijn het niet met u eens dat de verwachting is dat er met het gelijkvloers maken opeens veel meer verkeer gebruik zal gaan maken van de Ruishornlaan. Er vindt een verdeling plaats van verkeer van en naar de Poelpolder, via de Ruishornlaan, de 1^e Poellaan en de 2^e Poellaan. Welke route iemand kiest hangt af van zijn of haar herkomst en bestemming. Die routekeuze wordt niet opeens heel anders met het gelijkvloers maken van de Grachtbrug. Dat wil niet zeggen dat er geen beperkte verschuivingen kunnen optreden, maar we verwachten geen grote effecten en dat is ook niet wat het verkeersmodel, waarmee we dit inzichtelijk kunnen maken, laat zien. Het instellen van eenrichtingsverkeer zal leiden tot veel noodzakelijk omrijden en verkeertoenames op de 1^e Poellaan en Laan van Rijkvorsel en is wat ons betreft daarom geen goede keus. In onze berekeningen houden we overigens rekening met de verkeerstoenames als gevolg van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen c.q. woningbouwprojecten.

Over de herontwikkeling van het genoemde gebied; zie hiervoor reactie en antwoord bij nummer 01.

25	Ik heb de drie varianten bekeken. Daar er wordt ingezet op mobiliteit met de fiets binnen Lisse dan is m.i. variant B de veiligste oplossing. Voor de wandelaars geldt dit ook. De fietsers uit de Poelpolder hoeven dan alleen de Laan van Rijckevorsel over te steken (6.100 mvt). Bij de twee andere varianten moeten de fietsers de Gladiolenstraat oversteken zonder verkeerslichten met A 10.300 en C 10.800 mvt. De jaarlijkse kermis heeft misschien ook meer ruimte. Naast de genoemde bootjes zou je in de winter er, met name voor kinderen, ook kunnen schaatsen. Bovenliggend verkeerssysteem - Uitermeer/1e Poellaan: Wij wonen in de Fazantstraat en het is nu al lastig om lopend, met de fiets of met de auto over te steken. Het is nu al behoorlijk onveilig omdat er geen middenberm en aparte fietspaden zijn. Daarnaast is de weg smal en er zijn geen vrijliggende fietspaden. De jaarlijkse kermis veroorzaakt heel veel extra verkeer op de Uitermeer/1e Poellaan. Gelukkig duurt dit maar enkele dagen per jaar zodat dit nog te overzien is. Het zou niet best zijn wanneer dit altijd zo druk wordt.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Er is wel enige nuance te maken want ook in varianten A en C kan de oversteek zo worden gemaakt dat fietsers de Laan van Rijckevorsel (de rustiger tak) oversteken. Tegelijkertijd heeft met name variant B een aantal gevolgen die negatief doorwerken op de verkeersveiligheid, zoals het verplaatsen van de bushaltes naar de Gladiolenstraat en meer kans op sluiptverkeer. Met betrekking tot het bovenliggende verkeerssysteem en de 1^e Poellaan/Uitermeer: zie reactie en antwoord bij nummer 02.
26	Afgelopen maandag 7 juli zijn wij op de inloopavond geweest m.b.t. de situatie van de huidige Grachtbrug en de diverse varianten om de brug te vervangen met de inrichting van de diverse aangrenzende wegen hebben bekeken. Wij wonen op het adres Laan van Rijckevorsel, dus als ik heel eerlijk ben hebben wij alleen het belang dat de huidige verkeerssituatie op onze Laan verbeterd met hetgeen er nu in de loop der jaren is ontstaan. Erg hinderlijk in de huidige situatie is de geluidhinder en het veel te hard rijden van het vele verkeer en dit kan niet los van elkaar worden gezien. Het is nu een 50 km weg, maar zeker in de noord – zuid richting, vanaf de huidige Grachtbrug dus, is 80/85 km/u geen uitzondering. Als ik de 3 voorgestelde varianten doorneem zitten er voor ons aan alle 3 wel nadelen die mijns inziens zijn op te lossen. Variant A: Hierbij wordt de brug vervangen door een 4 weg kruising, waarbij ik denk dat de remmende factor, de huidige brug, wordt wegenomen en dat de Laan van Rijckevorsel nog meer een racebaan wordt. Variant B: Voor ons een goede optie, hoewel ik me afvraag of klinkers niet meer lawaai veroorzaken als het huidige asfalt, misschien op te lossen door 30 km weg van te maken. Ook lijkt mij het de vraag of beide bushaltes op het drukke stukje Gladiolenstraat wel wenselijk is. Ook het doortrekken van het water in deze variant lijkt mij nodeloos kosten verhogend. Variant C: Voor ons hetzelfde nadeel als A Het meest wenselijk voor ons lijkt mij de combinatie tussen Variant A en B. Waarbij de verkeersstroom wordt geleid van Hyacintenstraat – Gladiolenstraat – Ruishornlaan Zuid en vv. Het vrachtverkeer naar de Vleeswarenfabriek en de bussen blijven het traject bij de verkeerslichten rechtdoor Hyacintenstraat en

	dan afbuigen naar de Ruishornlaan noord volgen. Het grote voordeel is dat de bushaltes kunnen worden gehandhaafd en Persoon goed bereikbaar blijft, zoals bij Variant A, wat minder druk geeft op het stukje Gladiolenstraat tussen de verkeerslichten en Rijshoornlaan. Als toevoeging zou ik dan graag zien dat de Laan van Rijckevorsel verkeersluw wordt gemaakt ofwel door klinkers en 30 km zone met brede vrij liggende fietspaden of door andere snelheid remmende maatregelen zoals op de Spekkelaan of als bij “Blote Bertus” als men vanaf richting Hillegom min of meer vanaf de Heereweg wordt gedwongen door een voetpad/wegverhoging de Oranjelaan op te rijden en niet rechtdoor de Heereweg te vervolgen. Volgens mij kunnen we ook de verkeersdruk op de Lisserbrug/Kanaalstraat/ Broekweg/Hyacinthenstraat/ Gladiolenstraat/ Laan van Rijckevorsel- VV niet los zien van de voorgestelde kruising. Noodzakelijk lijkt het mij om vrachtverkeer van de A4/A44 met bestemming Poelpolder/ Sassenheim en verder niet meer over de Lisserbrug/Kanaalstraat te leiden, maar via de brug op de N207 en de N208. Een verbod in de Kanaalstraat voor vrachtverkeer boven de 3,5 ton lijkt mij hiervoor de oplossing. Ik hoop dat ik met bovenstaande redelijk duidelijk ben geweest en dat jullie er iets mee kunnen doen. Ik realiseer me dat niet alles in jullie werkgroep kan worden beslist en ik met bovenstaande het belang van de bewoners van de Laan vooropstel, maar dat het gezien de huidige inrichting en de verkeersdruk van de Laan van Rijckevorsel er snel iets moet gebeuren aan de gevaarlijke wegingdeling met de bijna-ongelukken en ongelukken, zelfs met dodelijke afloop in de afgelopen jaren en dat deze situatie voor de Laan verbeterd en niet verslechterd waar ik bij sommige onderdelen in de varianten wel bang voor ben.
	Dank u voor uw reactie. Hieronder de antwoorden op de punten die u noemt: Over de mogelijke verlaging van de maximumsnelheid op de Laan van Rijckevorsel: zie reactie en antwoord bij nummer 05. Door de huidige ongelijkvloerse situatie geldt nu zowel op de Laan van Rijckevorsel (boven) als op de Ruishornlaan (onder) dat beide wegen ‘rechttoe-rechtaan’ zijn, zonder onderbreking of snelheidsremmer waardoor hier hoge snelheden kunnen worden gehaald. Daarbij geldt uiteraard wel dat dat uitzonderingen zijn en het de keuze van de betreffende automobilist zelf is om zich niet aan de regels te houden. Met de aanpassing naar een gelijkvloerse situatie verandert dat. Dan ligt hier een kruising, met oprijdend en afslaand verkeer en met maatregelen om de snelheid te reguleren. Dat zal leiden tot een ander, meer positief snelheidsbeeld (ongeacht welke variant). De variant die u beschrijft, waarin bussen en het vrachtverkeer van/naar de vleesfabriek gebruik maken van de Ruishornlaan en het ‘gewone autoverkeer’ via de Hyacinthenstraat rijdt is door ons meegenomen in de inventarisatie en afwogen. Dit is wat ons betreft een variant die te weinig toevoegt. Er is namelijk niet veel autoverkeer wat dan gebruik maakt van de Ruishornlaan dus dan is er ook geen bezwaar om dit gewoon toe te staan. Dat scheelt bovendien verkeer op de Gladiolenstraat en Hyacinthenstraat en voorkomt ingewikkelde regelingen/verboden waarbij de weg open is voor bepaalde voertuigen maar gesloten voor andere. Dat leidt tot onduidelijkheid, negeren van het verbod en is slecht handhaafbaar. Terecht wijst u op het ‘bovenliggende’ probleem op de route Kanaalstraat-Broekweg-Lisserbrug. Hiervoor wordt ook gewerkt aan een oplossing, maar die moet elders liggen in de vorm van een alternatieve route voor dit verkeer. Daarover is op de website van de provincie meer informatie te vinden: Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer: bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig - Provincie Zuid-Holland. De gemeente is een partner in dit project. Dat is echter het project Grachtbrug overstijgend.

27	Mijn voorkeur gaat uit naar variant B. Daarbij opgemerkt dat het tijd wordt om afscheid te nemen van Persoon in het centrum van Lisse. Daarmee voorkom je het vrachtverkeer van deze onderneming en ander overlast (b.v. geur). Er ontstaat een enorm mooie ruimte om appartementen neer te zetten (met groen en water) voor onze Lisserse jeugd.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Met betrekking tot een mogelijke nieuwe invulling van dit gebied, zie reactie en antwoord bij nummer 01.
28	Dank voor de uitvoerige informatie betreffende de herinrichting van de ruimte rond de grachtbrug. Dank ook voor de zorgvuldige afwegingen. Als bewoners van de 'Ius Hyacinthenstraat Ruishornlaan' gaat onze voorkeur uit naar denkriching C, dit vanwege de veiligheid en het groen. Daarnaast doet het o.i. recht aan het historische karakter van dit stukje dorpskern.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
29	Bij deze wil ik laten weten dat ik ga voor keuze B.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
30	Ik heb in de Weekendkrant alle versies bekeken . Tot mijn verbazing waren dit alleen maar gelijkvloerse kruisingen. Ik zag geen versie met een grote rotonde. Zoals je die ziet bij Westelijke Omleidingsweg en bij Sassenheim Noord, waar eerst verkeerslichten waren. Waarom zien we deze variant niet?
	Dank voor uw reactie. De mogelijkheid van een rotonde is onderzocht maar die past hier niet. Dat komt door de omliggende gebouwen. Daar past geen rotonde tussen. Dit is in de planstudie vorig jaar al geconcludeerd en daarom nu niet meer aan de orde.
31	Op 7 juli bezocht ik de info middag over de Grachtbrug. Ik heb met belangstelling naar de 3 variaties gekeken en heb vragen gesteld aan de projectleider. Het lijkt mij om voorstel A te kiezen om rede dat er, denk ik, toch bouwkundig het simpeler is om het hele project te kunnen voltooien. De bushaltes blijven mooi geconcentreerd en zo dicht mogelijk tegen het centrum aan en in dat andere plan staat dat de haltes in twee straten komen. Plan A heeft, naar mijn mening ook de minste omrijdmeters, dus beter voor het milieu. Variant B. lijkt mij zeer onlogisch en gezien de vergrijzing ook zeer ongewenst en gevaarlijker omdat er overgestoken moet worden. Het plan met het water doortrekken is hartstikke leuk maar werkt kosten verhogend en gezien de beperkte ruimte onwenselijk en voor in de toekomst meer onderhoud vragend (walkanten en beschoeiing en waterschoning). Ik wens de gemeente Lisse heel veel succes met dit grote project en kijk er naar uit hoe mooi het wellicht gaat worden.

	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
32	Ik wil graag reageren op de voorstellen voor het nieuwe kruispunt dat de brug moet vervangen. Ik ben onlangs naar een bijeenkomst geweest en heb daar een aantal medewerkers gesproken. Ik ben een inwoner van de Poelpolder, ga meestal op de fiets naar het centrum maar ook wel eens met de auto. Ik heb een duidelijke voorkeur voor: Variant A. Motivatie: de verkeersstromen blijven vrijwel identiek. Overigens vreemd dat het nieuwe kruispunt geen verkeerslichten krijgt terwijl het bestaande kruispunt bij de Hyacintenstaat wel verkeerslichten behoud. Gaat om even grote verkeersstromen. Variant B: grote nadeel: fietspad met twee richtingen! Ik fiets veel en op fietspaden met twee richtingen zie ik steeds vaker gevaarlijke situaties door grote snelheidsverschillen. Vooral de combinatie van snelle fietsen (elektrisch/fatbikes/bakfietsen) en schooljeugd die dreedik fietst geeft zeer gevaarlijke situaties. Daarom een enorme voorkeur voor twee gescheiden fietspaden. Dan heb je alleen maar snelheidsverschil in één richting.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Het nieuwe kruispunt krijgt geen verkeerslichten omdat die hier voor de doorstroming niet nodig zijn. Verkeerslichten plaatsen we alleen als het zo druk is, dat dat nodig is en het verkeer zonder verkeerslichten niet meer goed afwikkelt en er wachtrijen en gevaarlijke situaties ontstaan. De drukte op de nieuwe gelijkvloerse kruising is niet vergelijkbaar met de kruising Gladiolenstraat-Hyacintenstraat; daar is het is een stuk drukker. De nieuwe kruising is ook rustiger dan de kruising Laan van Rijckevorsel – 1^e Poellaan en daar zijn ook geen verkeerslichten nodig. Over fietspaden in 1 of in 2 richtingen. Bedankt voor uw mening hierin. Zie ook reactie en antwoord bij nummer 21.
33	Optie C.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
34	Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst inzake de Grachtbrug van 7 juli jl. begreep ik dat er nog de mogelijkheid bestaat om als omwonende ook onze zienswijze op dit project te geven. Middels deze email maak ik graag gebruik van die mogelijkheid. Als één van de bewoners nabij de Grachtbrug hebben wij inmiddels al ruim 2 jaar veel overlast. In dit geval betreft dat voornamelijk zwaar sluijverkeer om toch aan de andere kant van de Grachtbrug te komen. Met dat in het achterhoofd lijkt variant C ons dan ook geen wenselijke oplossing. Hiermee wordt namelijk een soortgelijke situatie gecreëerd. Het verkeer vanuit het centrum zal worden geconfronteerd met de Ruishornlaan als éénrichtingsverkeer en daarmee dus ook een alternatieve route gaan/moeten

	nemen. Er zal dus wederom aanzienlijk sluipverkeer gaan ontstaan vanuit het Centrum via de Haven en de achterliggende woonwijk naar de Laan van Rijckevorsel. Variant B valt wat mij betreft in dezelfde categorie maar dan erger. Doordat hier de ruime doorstroming vanaf de Ruishornlaan richting Centrum volledig verdwijnt, zullen weggebruikers dus altijd via kleinere wegen zoals de Haven richting Centrum en vice versa gaan rijden. Eigenlijk is er dan zelfs geen sprake meer van sluipverkeer, maar van bestemmingsverkeer in de ruimste zin van het woord dat onnodig maar weinig andere keuze heeft dan om door een woonwijk richting Centrum te rijden om op plaats van bestemming aan te komen. Met dat in het achterhoofd zijn wij voorstander van variant A. Hierbij worden de grootste wegen (Ruishornlaan en Laan van Rijckevorsel) optimaal gebruikt voor de beste doorstroming en daarmee sluipverkeer via andere wegen geminimaliseerd. Met name het afsluiten van de verbinding tussen de Hobahostraat en de Ruishornlaan zorgt het voor dat de Haven vooral gebruikt zal worden door bestemmingsverkeer wat in mijn ogen een goede ontwikkeling is voor de leefbaarheid in de hele wijk.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
35	Ik heb voorkeur voor Variant A, omdat die me het meest eenvoudig lijkt en een overzichtelijke situatie oplevert. Er is geen verkeerslicht op deze kruising voorzien, maar dat lijkt mij wel wenselijk, mits gekoppeld aan die van het kruispunt Hyacinthenstraat.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Over het toepassen van verkeerslichten; zie reactie en antwoord bij nummer 32.
36	Voor wat betreft de oplossingsrichtingen zou mijn advies zijn om zo dicht mogelijk te blijven bij de huidige verkeerssituatie. Daarnaast zou ik me willen verzetten tegen elke oplossing die leidt tot een verkeerstoename op de Uitermeer en 1e Poellaan, waar overigens ook de bewoners van de Van Matenesselaan hinder van ondervinden.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Met betrekking tot de 1^e Poellaan en Uitermeer: zie reactie en antwoord bij nummer 02.
37	In één van de varianten (variant B) wordt de weg richting het Bloembinderspark ter hoogte van het benzinestation en Toolstation afgesloten. Dit is voor ons niet wenselijk. Onze straat kent nu weinig autoverkeer, maar de auto's en bestelbusjes die er rijden, rijden vaak te hard. Dit levert gevaar op voor spelende kinderen, voetgangers en fietsers. Wanneer de weg bij het benzinestation wordt afgesloten, zal het verkeer naar Toolstation en de bewoners van Bloembinderspark 1-35 noodgedwongen via onze straat moeten rijden. Dat betekent aanzienlijk meer verkeersdruk en onveiligheid. Wij hopen dat u bij de besluitvorming rekening houdt met deze situatie en zoeken graag samen naar een oplossing die zowel de bereikbaarheid als de veiligheid in de wijk waarborgt.

	Dank voor uw reactie.
38	Wat mij betreft wordt er gekozen voor Variant A v.w.b. de vernieuwing van de Grachtbrug. De redenen waarom ik hiervoor kies zijn: - De situatie blijft zoals deze momenteel is (maar dan met een gelijkvloerse kruising), waardoor er minder sluipverkeer zal ontstaan - Doordat de situatie blijft zoals deze is, lijken de kosten beperkt te worden t.o.v. de varianten B en C.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
39	Ik zou graag mijn voorkeur uitspreken voor optie A.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
40	Als inwoner van het Bloembinderspark heb ik voorkeur voor variant B.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
41	Fijn dat we hierin mee kunnen/mogen denken. Onze voorkeursvariant is variant A.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
42	Ik heb de nieuw uitgewerkte varianten voor de Grachtbrug bekeken. Variant B lijkt mij de beste optie om verder uit te werken. Vooral het extra groen en water spreekt mij aan evenals de logische plaatsing van de bushaltes en het verkeersluwere centrum (inkorting Ruishornlaan). Ik vind alleen de fietspaden nog niet logisch ontworpen (veel bochten voor een fietser die gewoon rechtdoor gaat). Er zou één brug over de verlengde Greveling kunnen komen waar de fietspaden gewoon strak langs de rijbaan lopen zoals bij de huidige brug. Ook kunnen de fietspaden daarvoor langs de rijbaan blijven lopen met de bushaltes daarbuiten (net als bij de bushaltes Nassaupark en Vreewijk nu). Dit heeft ook als voordeel dat fietsers uit de Grevelingstraat gewoon linksaf kunnen slaan het fietspad op.

	Ook voor de inrit van de Shell lijkt me dit veiliger omdat fietsers dan niet ineens voor de auto's verschijnen. Ik fiets hier trouwens veel dus ken de situatie goed. Door één brug te maken i.p.v. de nu voorgestelde 3 (2 fiets/loop, 1 auto) kan de fiets/loopverbinding tussen de Grevelingstraat en Ruishornlaan gehandhaafd blijven met een brug. Die laatste verbinding staat nog niet duidelijk uitgewerkt in variant B.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. In deze fase ging het voornamelijk om de verschillende varianten op hoofdlijn. Voor alle varianten geldt dat deze qua ontwerp en details nog niet helemaal goed zijn uitgewerkt. Dat geldt ook voor de fietspaden in variant B zoals u terecht opmerkt. In de verdere uitwerking van de voorkeursvariant wordt het ontwerp meer technisch uitgewerkt.
43	M.b.t. de inspraakprocedure voor de aanpassing van de verkeerssituatie Grachtbrug, gaat onze voorkeur uit naar de A variant.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
44	Ik zou graag mijn voorkeur uitspreken voor optie A.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
45	Allereerst bedankt voor de mogelijkheid te kunnen reageren op het toekomstige ontwerp van de vervanging van de grachtbrug. Jullie hebben al een hoop werk verzet!! Mijn voorkeur gaat uit naar variant B. Waarom; meer groen en omdat het in het centrum is en er genoeg verkeer al door Lisse i.p.v. om Lisse heen mogen we de veiligheid wel iets vergroten. Variant C is enkel een optie wanneer de bushalte verplaatst. De reden hiervoor is dat met een bushalte zoals die nu is ingetekend dit mega overlast gaat geven aan de bewoners van de Zwaan; 28 studio's die daar slapen, eten en wonen op 40m2 met het raam gericht op al het voorbij rijdende verkeer. Wanneer bussen daar gaan stoppen dan ga je die zeker intensief horen wanneer ze stoppen en gas geven. Ook wanneer de hoeveelheid nog eens zal intensiveren. Nee mijn voorkeur gaat echt uit naar minder verkeer. Zo was het vroeger toch ook?! Gaan we gewoon weer wat meer fietsen of te voet. Vallen we massaal af en voeren we zo nu en dan weer eens een spontaan gesprekje tijdens het 'reizen'. Goed voor jong en oud. Succes met verdere ontwikkeling, keuzes en plannen. En fijn dat jullie dit keer instagram hebben gebruikt voor het delen van de informatie, daardoor wist ik dat er een mogelijkheid was inspraak te hebben ;-).
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Met betrekking tot de gevolgen van het voorbijrijdende verkeer op de Ruishornlaan (noord) is het van belang het volgende op te merken:

	- In alle gevallen zal de hoeveelheid autoverkeer op het noordelijke deel van de Ruishornlaan sterk afnemen als gevolg van de nieuwe gelijkvloerse kruising op de plaats van de huidige Grachtbrug. Het overgrote deel van het verkeer dat hier nu rijdt, slaat straks komend vanuit de Poelpolder rechtsaf de Gladiolenstraat in (vice versa) en maakt geen gebruik meer van de 'lus' Ruishornlaan-Hyacinthenstraat. Ter hoogte van de Witte Zwaan wordt het dus veel rustiger. - De bushaltes liggen nu al op de plaats waar ze in variant A blijven liggen. Dat is dus geen verslechtering, maar in combinatie met het vorige punt, een sterke verbetering. Daar komt bij dat inmiddels een groot deel van de bussen inmiddels elektrisch is en als ze dat nu nog niet allemaal zijn, zullen ze dat de komende jaren wel allemaal zijn. De geluidsemisatie van de bussen is daarmee minimaal. - Er is samenhang met het verkeer op de Haven (de voorkant van de Witte Zwaan). Als in variant B de Ruishornlaan niet meer beschikbaar is als route tussen de Laan van Rijckevorsel en het centrum zal dat leiden tot meer verkeer via de Haven, dat deze straat dan als verbinding van en naar het centrum gaan gebruiken. Voor het overige zijn wij het met u eens met betrekking tot meer fietsen en wandelen. Daar is het beleid ook op gericht en ook daar worden projecten voor uitgevoerd. Dat neemt echter niet weg dat mensen in bepaalde gevallen toch ook de auto nodig hebben en we dat autoverkeer op een logische en vooral verkeersveilige manier willen afwikkelen.
46	Met betrekking tot de herinrichting van de Grachtbrug stemmen wij voor variant A (viertakskruispunt). Mocht een andere variant de voorkeur krijgen dan zouden we graag de groenbak voor Haven 12e en 12f in stand willen houden. Deze is ongeveer 1,5 jaar geleden aangelegd en is van belang om te voorkomen dat auto's op de stoep parkeren en via de stoep de ruishoornlaan oprijden. Tevens voorkomt het dat scooters en ander gemotoriseerd verkeer vanuit het centrum de stoep gebruikt om de Ruishornlaan op te rijden. Verder is voor ons in alle varianten niet duidelijk hoe de oversteek bij de Haven verbetert. Komt er bijvoorbeeld een zebrapad of stoplichten? Wellicht kunnen jullie hier meer duidelijkheid over geven.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Zie ook reactie en antwoord bij nummer 05.
47	Variant B heeft dan mijn voorkeur, welke in grote lijnen overeenkomt met 'denkrichting C' waar ik eerder naar refereerde. Onderstaand een screenshot van variant B. De Grevelingen weer terug in het dorp vind ik een fantastisch idee! Het nieuwe kruispunt Laan van Rijckevorsel/Gladiolenstraat vs Ruishornlaan drukker zal zijn. Om deze veiliger voor fietsen en voetgangers te maken zou het een goed idee zijn om Laan van Ryckenvorsel/Gladiolenstraat 30km/h zone te maken en te voorzien van klinker bestrating.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Met betrekking tot de Laan van Rijckevorsel: zie reactie en antwoord bij nummer 05.

48	Als bewoner aan de 2e Havendwarsstraat wil ik graag mijn mening geven over de herinrichting van de Grachtbrug. Na het bekijken van de varianten kies ik bewust voor Variant B (Meer ruimte voor water en groen). Deze variant geeft niet alleen een verkeersoplossing, maar biedt een unieke kans om de omgeving leefbaarder, groener en toekomstbestendig te maken. Waarom Variant B mij de beste keuze lijkt: - Leefbaarheid: Meer groen en water zorgt voor een prettiger en gezonder woongebied. - Klimaatadaptatie: Extra waterberging en groen helpen tegen hittestress en regenval. - Veiligheid: Ruimte voor fietsers en voetgangers maakt het veiliger en aantrekkelijker. - Rust: Minder doorgaand verkeer betekent een stiller en veiliger centrum. Persoonlijk mis ik nu echt een groene plek in de directe omgeving om even tot rust te komen of om met kinderen te kunnen verblijven. Variant B zou een enorme verbetering zijn voor het woongenot en de uitstraling van dit deel van Lisse. Ik hoop dat u kiest voor een toekomstbestendige oplossing waarin groen, water en leef kwaliteit centraal staan.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
49	Geen gelijkvloers kruispunt, nu is het voor fietsers veel veiliger. Met gelijkvloers ook weer stoplichten, liever niet . Moet er dagelijks meerdere keren langs, nu kun je veilig alle kanten op.
	Dank voor uw reactie. De gemeenteraad heeft in 2024 besloten dat de Grachtbrug weg gaat en hier een gelijkvloerse kruising komt. Dit is dus nu niet meer aan de orde. De vraag die nu voorligt is naar de vormgeving van de nieuwe gelijkvloerse kruising. Er komen op de nieuwe kruising geen verkeerslichten: zie ook reactie en antwoord bij nummer 32. Met de huidige Grachtbrug kan je juist niet alle kanten op: zowel autoverkeer als fietsers kunnen alleen rechtdoor, onder de brug door of er overheen, zonder mogelijkheid om af te slaan. Met een gelijkvloerse kruising kan je straks wel alle kanten op.
50	Een gelijkvloerse kruising met stoplichten en groene golf verbinding met de Gladiolenstraat lijkt mij het meest gunstige.
	Dank voor uw reactie. Verkeerslichten zijn hier niet nodig: zie ook reactie en antwoord bij nummer 32.

51	Volgens mij kan het simpeler laat een betonnen brugstuk kant en klaar maken als die dan klaar is dan sloop je de oude brug maak diverse voorzieningen en laat het nieuwe brugstuk op zijn plaats plaatsen (bij snelwegen met tunnels gebeurt dit regelmatig) maak het dan zo dat je een door rit krijgt van 4 meter dan kunnen de vrachtwagens er ook onderdoor.
	Dank voor uw reactie. Los van dat het technisch niet zo eenvoudig is, is dit niet meer aan de orde aangezien de gemeenteraad in 2024 heeft besloten dat de Grachtbrug weggaat en hier een gelijkvloerse kruising komt. De vraag die nu voorligt is naar de vormgeving van die nieuwe gelijkvloerse situatie. Voor de onderbouwing van de keuze voor een gelijkvloerse oplossing ten opzichte van een nieuw viaduct verwijzen wij naar het advies van september 2024 op basis waarvan de gemeenteraad dat besluit heeft genomen.
52	Ik stem voor variant B omdat water in het centrum van Lisse belangrijk is.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
53	Vanuit mijn ervaring als centrumbewoner denk ik dat het niet verstandig is om een variant te kiezen die extra verkeersdruk op Schoolstraat /Haven geeft. In de Schoolstraat is het onveilig omdat daar een school gevestigd is. De inrichting van de straat nodigt uit tot hard rijden. De haven is ingericht als parkeerterrein en niet geschikt als doorgaande weg. Het is daar nu al gevaarlijk voor fietsers. Er zijn geen vrije fietspaden, en geparkeerde auto's hebben onvoldoende zicht op fietsers en overig verkeer. Ik mis in de plannen de gevolgen van de grootschalige nieuwbouw (duizenden woningen) in de Lisserbroek, zonder noemenswaardige voorzieningen, in combinatie met een Lisserbrug, die al voor een roeiboot opengaat. Waar moet al dat verkeer naar toe? Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Ruishoornlaan maakt de doorstroming straks nog moeilijker.
	Dank voor uw reactie. De verschillen tussen varianten waar het gaat over het risico sluipverkeer via et onderliggend wegennet / woonstraten is nadrukkelijk meegenomen in de afweging tussen de varianten.
54	Wij wonen aan de Haven (deel ter hoogte van parkeerterrein). De plannen voor de Grachtbrug heb ik inmiddels doorgenomen en variant B geniet de voorkeur. Deze variant zorgt ervoor dat het een onderdeel van de wijk wordt en vele malen veiliger voor fietsers. Daarnaast ontstaat er veel meer rust. Het is nu een onveilige weg. In het weekend wordt er af en toe zeer hard gereden en de ingang naar het parkeerterrein is onoverzichtelijk. Fietsers vanaf de Ruishoornlaan fietsen de Haven op zonder te weten waar ze heen moeten fietsen. Gevolg is dat fietsers en voetgangers elkaar overal passeren. Het autoluw maken van het centrum zoals de gemeente vind ik een zeer goed idee.
	Dank voor uw reactie. Het is wel goed te beseffen dat in alle drie de varianten de situatie ter hoogte van de kruising Ruishoornlaan-Haven sterk verbetert doordat de hoeveelheid autoverkeer hier fors vermindert. Zie verder ook reactie en antwoord bij nummer 01 over dit punt.

55	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om te reageren op de plannen die gemaakt zijn t.a.v. de Grachtbug. Het voorstel van bord 5 (variant B) met meer ruimte voor water en groen spreekt mij erg aan. De veiligheid voor fietsers en voetgangers is in dit voorstel met drietakskruispunt naar mijn mening beter dan bij de andere voorstellen.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
56	Met belangstelling gekeken naar de verschillende varianten. Ik heb enkele vragen, c.q. opmerkingen m.b.t. variant B (mijn voorkeursvariant, primair vanwege de uitbreiding met water, en hopelijk ook veel groen). 1. Op de tekening/kaart links is een doorgang voor voetgangers vanaf Grevelingstraat/Kistenmakerskade naar de Ruishoornlaan zichtbaar. Die ontbreekt op de 3D-weergave ernaast. Is hier nu wel of niet in voorzien? Indien nee, waarom niet? Indien alleen voor voetgangers, fietsers zullen er naar mijn verwachting ook gebruik van gaan maken omdat dit al decennia de vertrouwde route vanuit en naar o.m. Lisserbroek is vanuit de Poelpolder. Zij zullen verkeerslichten op de Hyacintenstraat willen vermijden om vooral door te kunnen rijden. Als die doorgang voor fietsers er niet komt dan verwacht ik dat veel fietsers komende vanuit Lisserbroek op de route naar de Poelpolder ofwel een afsnijdroute zullen kiezen over het terrein van het tankstation (tegen het verkeer in de Hyacintenstraat oversteken en dan via het tankstation het fietspad richting Poelpolder pakken), danwel kiezen zij ervoor om de voetgangersdoorsteek naar de Ruishoornlaan te pakken en dan trachten ofwel over het voetpad direct linksaf te slaan (dus niet de Ruishoornlaan oversteken), danwel zonder veilige oversteek alsnog de oversteek te maken naar het fietspad aan de overkant vd Ruishoornlaan). Hoe ziet u dit? 2. Het is mij niet duidelijk waarom de toegang tot het Bloembinderspark moet komen te vervallen als gevolg van het verplaatsen vd bushaltes. Zal vermoedelijk met veiligheid/onoverzichtelijkheid te maken hebben, maar kunt u dit nader toelichten? Hoe zit het met de toegang tot Toolstation dat daar nu gevestigd is? Blijft dat bereikbaar vanaf het tankstation of zal dit verkeer door het Bloembinderspark moeten rijden? Het lijkt mij toch bepaald onwenselijk om in een woonwijk meer werkverkeer te bewerkstelligen. 3. Er wordt aangegeven dat er een aanlegmogelijkheid voor kleine bootjes komt bij Ruishoornlaan Noord/Haven. Dit lijkt mij een heel mooie aanvulling voor die omgeving en sowieso draagt dit idd bij aan klimaatadaptatie. Tot welke hoogte kunnen bootjes onderdoor varen vanaf de Greveling? Vereist dit niet een verhoogde kruising?

	Dank voor uw reactie. In antwoord daarop: - Doorsteek Kistenmakerskade: het klopt dat deze verschillend is opgenomen op de tekeningen van de verschillende varianten, maar de keuze om hier deze doorsteek te houden staat feitelijk los van welke variant. Gezien het gebruik, zoals u dat ook beschrijft, gaan we ervan uit in het verder op te stellen ontwerp dat deze doorsteek hier blijft. - Bloembinderspark. In variant B komen de bushaltes langs de Gladiolenstraat. Gezien de noodzakelijke lengte van de busperrons is hier zoveel ruimte voor nodig dat de aansluiting van het Bloembinderspark dan niet kan blijven. Toolstation zou dan bereikbaar blijven via Bloembinderspark maar moet dan vanaf de Laan van Rijckevorsel wel worden bereikt via de Grevelingstraat. - Variant B, de variant met het water doorgetrokken richting het centrum, heeft tot gevolg dat de nieuwe kruising ongeveer 2 meter verhoogd komt te liggen ten opzichte van het omliggende maaiveld. Dit is nodig om een doorvaart van 1,5 meter te kunnen maken (sloephoogte). In varianten A en C komt de nieuwe kruising op één niveau te liggen met het omliggende maaiveld. Deze verhoogde ligging heeft (negatieve) gevolgen op de inpassing van variant B ten opzichte van de andere twee varianten.
57	Onze voorkeur voor een nieuwe grachtbrug gaat uit naar optie B. Wij menen dat deze optie het beste aansluit bij de bestaande situatie. Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
58	We gaan voor variant A. Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
59	Mijn Voorkeur gaat uit naar: Variant B. Meer ruimte voor water en groen Ik zou ook aanraden om te kijken of er voor de vleeswarenfabriek van Persoon geen andere locatie buiten het centrum (Meer en Duin) te vinden is. Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Zie met betrekking tot de vleeswarenfabriek ook reactie en antwoord bij nummer 01.
60	Graag geef ik hierbij mijn voorkeur te kennen naar aanleiding van de diverse variantenstudies voor de vervanging van de Grachtbrug met een gelijkvloerse kruising. Mijn voorkeur gaat uit naar variant A, het volwaardige kruispunt. Daarvoor hoeft het minst worden ingegrepen en zijn de gevolgen voor alle omwonenden ongeveer hetzelfde. Variant B heeft voor mij om meerdere redenen duidelijk geen voorkeur: • extra stilstaand water trekt ongedierte aan

	• grootste hoeveelheid extra verkeer op de Gladiolenstraat • ruimte creëren voor nieuwe bushaltes kan alleen door de kap van fraaie oude bomen aan beide zijden, de vleeswarenfabriek komt daardoor meer in het zicht (en in de reuk) te liggen • half afsluiten Bloembinderspark leidt tot extra bestemmingsverkeer in de overblijvende open zijstraten van het Bloembinderpark • de relatief grote hoeveelheid benodigde werkzaamheden zal voor langere tijd voor overlast zorgen. Variant C is een beetje vlees noch vis, die bovendien extra vrachtverkeer oplevert voor de bewoners van de Hyacinthenstraat.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
61	Brug vernieuwen, wij in Nederland zijn daar in gespecialiseerd is veel goedkoper dan een rotonde. Dan moet heel Lisse er onder leiden als die woord aangelegd.
	Dank voor uw reactie. Zie reactie en antwoord bij nummer 51.
62	Bij deze wil ik graag mijn mening kenbaar maken over de voorgestelde drie varianten ter vervanging van de Grachtbrug. Als bewoner van het Bloembinderspark zie ik enkele nadelen van met name Variant B, die ik nog niet op de informatiepanelen zie terugkomen. De grootste impact voor mij persoonlijk zie ik bij Variant B. Om plaats te maken voor een bushalte 'richting Haarlem' wordt de aansluiting van het Bloembinderspark op de Gladiolenstraat afgesloten. Het verkeer van en naar de Toolstation en het verkeer van en naar Bloembinderspark 1-40 zal zich door het straatje Bloembinderspark 37-55 moeten wringen. Daar is dit straatje totaal niet op berekend; het is amper breed genoeg voor twee auto's om elkaar te passeren. Als bewoner van dit straatje (nr 55) vind ik de afsluiting van Bloembinderspark/Gladiolenstraat een slecht idee. Wat gebeurt er in Variant B met de doorsteek voor fietsers van Ruishornlaan naar Kistenmakerskade? Op de plattegrond blijft die bestaan. Maar in de situatieschets ernaast is-ie verdwenen. Praktisch gezien zal het ook lastig zijn om die doorsteek te handhaven, omdat ook daar een brug zal moeten komen, die dan ook 2m boven het water moet uitkomen. Als die doorsteek vervalt, dan zal het fietsverkeer wat daar nu gebruik van maakt 'richting Poelpolder' via de Grevelingstraat, linksaf de Gladiolenstraat op moeten. En dat wordt lastig, want tegenover de Grevelingstraat komt de bushalte 'richting Leiden' te liggen!! En zelfs al zou dat kunnen, dan moeten de fietsers 'richting Poelpolder' toch tweemaal de extra drukke Gladiolenstraat oversteken. Ik denk zomaar dat fietsers dat niet gaan doen. Die gaan tegen de richting in gebruik maken van stoep en fietspad aan de (voor hun) linkerkant van de weg... Ook in Variant C bestaat het nadeel van de bushalte tegenover de Grevelingstraat, maar voor linksafslaande fietsers blijft de doorsteek via de Kistenmakerskade bestaan als alternatieve route, waardoor dit argument in mindere mate van toepassing is.

	Op de informatiepanelen staat 'De bushaltes liggen iets verder van het centrum dan nu' wel als minpunt van Variant C, maar niet als minpunt van Variant B - terwijl het minpunt daar nog meer van toepassing is. Ik begrijp daarom ook niet waarom de sub-variant 'Bushalte Haven' is afgefallen. De bushaltes komen dan dichterbij het centrum dan nu en niet op de toch al extra drukke Gladiolenstraat. Ook het (voor mij persoonlijk belangrijke) nadeel van afsluiting van het Bloembinderspark vervalst. Samenvattend mijn mening: - Afsluiting van de aansluiting Gladiolenstraat/Bloembinderspark is onwenselijk - Voor fietsers en voetgangers moet de doorsteek Kistenmakerskade blijven bestaan - Variant B is mooi, maar dan wel in combinatie met 'Bushalte Haven'. Zolang dat niet kan, dan stem ik op Variant A. Ik wens u wijsheid bij de besluitvorming!
	Dank voor uw reactie. De door u genoemde gevolgen en nadelen van met name variant B zijn bekend en worden meegenomen in de afweging. Zie ook reactie en antwoord bij nummer 56. Een variant met de bushalte op de Haven is in de inventarisatie van varianten benoemd en afgewogen maar afgefallen. Het is niet mogelijk op deze plaats een druk busstation te combineren met de vele drukke fiets- en voetgangersroutes die daar samenkomen en dat ook nog in combinatie met het parkeren.
63	Wij zijn de afgelopen jaren door u op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkgroep Grachtbrug. Bij deze reageren wij op de op 7 juli jl. getoonde drie varianten. Varianten met elk impact van verschillende niveaus op onze bedrijfsvoering. Wij hebben u kenbaar gemaakt dat de perceelgrens, welke als onderlegger voor de varianten is gemaakt, niet overeenkomt met de werkelijkheid. De eigendomsgrens is anders dan de tekeningen aangeven. Het was al bij de Gemeente bekend dat de eigendom anders ligt dan op de tekeningen, gaf u aan. Ook hebben we andere zorgen geuit welke bij elk van de varianten impact hebben op onze bedrijfsvoering over onder andere veiligheid en geluidshinder door het weghalen van het talud met groene buffer. Hieronder de punten welke direct impact hebben op onze bedrijfsvoering: Eigendomsgrens Zoals hierboven toegelicht ligt de eigendomsgrens anders dan op tekening aangegeven. De gronden welke tussen ons fabrieksgebouw en de Gladiolenstraat (zuidoostzijde) zijn gelegen, zijn van cruciaal belang voor onze bedrijfsvoering. Niet alleen wordt deze locatie gebruikt voor opslag van materieel dat tijdelijk niet in gebruik is. Ook is het de enige toegang tot de Machinekamer welke in de jaren '70 gebouwd is en de trafo ruimte erachter. Ten tijde van onderhoud en storingen is dit de aanrijdroute en opstelplaats van noodmachines om stilstand van de productie tot een minimum te beperken. Ook bevindt zich aan deze zijde productie-essentiële voorraad en -toevoer welke door middel van een kinglifter gebracht en geretourneerd worden.

Wij hebben een professioneel bureau een landmeting laten uitvoeren. Zoals gezegd zijn variant B en C onhaalbaar en uit de inmeting moet blijken in hoeverre variant A haalbaar is afhankelijk van de wegprofilering. De inmeting kon vanwege praktische overweging niet volledig uitgevoerd worden. Waar de rode lijn stopt loopt de erfgrans in één rechte lijn verder naar achteren.

Talud

In alle drie de varianten verdwijnt het talud en daarmee komt ons grondgebied op vrijwel hetzelfde straatniveau te liggen als openbaar gebied met geen of aangepast groen ertussen. Onze grond is afgescheiden van de groenstrook door middel van houten palen met prikkeldraad, een afsluitbaar toegangshek en verharding (stelconplaten). Daarna komt het talud met een hoogteverschil dat oploopt tot enkele meters met ondoordringbaar groen. Op ons terrein staan waardevolle spullen welke gevoelig zijn voor stelen (met name rvs-onderdelen). Voor onze bedrijfsvoering is het belangrijk dat, als het talud en het groen verdwijnt, er een niet doorschijnend hekwerk van tenminste 3 meter hoog van hoge kwaliteit geplaatst wordt om onze eigendommen te beschermen en zicht naar de buitenwereld af te dekken. Ook om toegang onmogelijk te maken voor jeugd die op zoek zijn naar een spannende omgeving wat bij ons levensgevaarlijk kan zijn.

Milieu

Naast het voorgaande is nog relevant dat als het groen geheel verdwijnt of drastisch wordt verminderd er ook een natuurlijke geluidsfilter en groene buffer verdwijnt. In de 94 jaar dat we op deze locatie gevestigd zijn heeft er veel woningbouw plaatsgevonden rond ons heen, zo ook aan de Oostzijde van onze Fabriek. Geluidsproductie (binnen de normen) is evident bij een industrielocatie. Buurtbewoners zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie (en zicht veld) en ook dat de fabriek meer te horen (en te ruiken) is wat mogelijk leidt tot (on)gegronde klachten welke er nu niet zijn doordat er een natuurlijke groene buffer tussen de fabriek en de straat ligt. Het weghalen van het talud zal mogelijk ook impact hebben op de waterhuishouding, dit zal ook onderzocht moeten worden.

Tot slot

Wij denken graag mee over de mogelijkheden om het project Grachtbrug tot een succesvol einde te brengen waarbij onze bedrijfsvoering niet, althans zo min mogelijk wordt gehinderd. Absolute voorwaarde is dat onze bedrijfsvoering niet in gevaar komt. Voor nu is al duidelijk dat varianten B en C niet mogelijk zijn. Voor zover wij dat nu kunnen inschatten, zou met enkele aanpassen en onder voorwaarden (die tot doel hebben de impact op onze bedrijfsvoering tot het minimale te beperken) variant A mogelijk kunnen zijn. Hiervoor is nader onderzoek nodig. We gaan graag inhoudelijk het overleg aan over bovengenoemde punten en aan welke voorwaarde de nieuwe plannen moeten voldoen.

Dank voor uw reactie. Wij gaan hier in op de door u genoemde punten.

Eigendomsgrens

Wij onderschrijven dat de kadastrale eigendomsgrens afwijkt van de situatie buiten en dat de strook tussen de onderkant van het talud en het gebouw al lange tijd door u gebruikt en beheerd wordt. U geeft terecht aan dat dit gevolgen heeft op de haalbaarheid van de varianten B en C. Dit heeft dan ook meegewogen in de afweging naar de voorkeursvariant. In de verdere uitwerking van het ontwerp zullen wij rekening houden met deze ontstane situatie en

	het hier door u verworven recht. Het ligt wat ons betreft voor de hand hier nu kennis van te nemen, in het op te stellen ontwerp rekening mee te houden en de nieuwe definitieve eigendomssituatie te bepalen op basis van de nieuw te maken gelijkvloerse situatie. Talud Het aanpassen van de situatie naar een gelijkvloerse oplossing zal (ongeacht welke variant) gevolgen hebben op de hoogtes en taluds. Het huidige talud zal voor het overgrote deel verdwijnen als de nieuwe kruising gelijkvloers wordt gemaakt. Wij realiseren ons dat dit grote impact heeft, zowel voor u als voor de omgeving. Na een besluit over de voorkeursvariant wordt het ontwerp hiervan verder uitgewerkt. Dan blijkt in meer detail het exacte ruimtebeslag van de nieuwe situatie en onderdeel van die ontwerputwerking is ook de inpassing en vormgeving van de bermen, bomen en terreinafscheidingen. We zullen hier als onderdeel van deze uitwerking nader met u in overleg treden, om met inachtneming van uw belangen, tot een passende oplossing te komen. Milieu Zoals gezegd onderschrijven wij de impact van de aanpassingen op het moment dat taluds en de groenstructuur worden aangepast. Daar waar mogelijk zullen wij bestaande bomen handhaven, maar hiermee zal niet voorkomen kunnen worden dat een deel van de bomen en het andere groen in het talud moet verdwijnen. Dat geldt overigens ongeacht welke variant en had ook gespeeld bij het realiseren van een nieuwe ongelijkvloerse oplossing. En hoewel we ons realiseren dat nieuwe aanplant nooit dezelfde omvang kan hebben als bestaande bomen, is het groenontwerp en de inpassing van bomen en groen een belangrijk onderdeel van het op te stellen ontwerp. Dat geldt zowel voor u als voor de omgeving, zoals u terecht aangeeft. Tot slot Dank voor het doorgeven van uw voorkeur. Gezien de directe nabijheid en de raakvlakken tussen het op te stellen ontwerp en uw bedrijfsvoering en eigendom, zullen wij verder met u afstemmen over het verder uit te werken ontwerp.
64	Naar aanleiding van de informatieavond zijn er gesprekken geweest met diverse bureaus van de 2e Havendwarsstraat in Lisse. Wij maken ons allemaal enorme zorgen over de varianten B en C waarbij de Haven zeer zeker een sluiproute gaat worden via de Hobahostraat. Voor ouders die kinderen naar de Akker, St. Jozefschool en de kinderopvang BSO op de achterweg gaan brengen. Daarbij ook de hele dag al de drukte van auto's voor een bezoek aan I.S.D. Bollenstreek en Psychologenpraktijk Bollensteek en Tandarts Janse, allen gelegen aan de Hobahostraat Op de informatieavond daar ook al onze zorgen over uitgesproken. De heren die we daar over gesproken hebben gaven aan dat de Hobahostraat daarin inderdaad niet meegenomen is. Terwijl we toch al jaren daarover overleg hebben gehad met de gemeente. Het is een heel kinderrijke buurt en moet daar allemaal langs. Er is al héél erg veel autoverkeer waaronder ook veel vrachtverkeer wat nu al daar doorheen komt. Dus onze vraag is omdat toch heel graag mee te nemen. En zoals op de avond ook besproken om de Haven vanaf de Laan van Rijckevorsel 1 rechtsverkeer te maken.

	Dank voor uw reactie. Het punt van het risico op sluipverkeer via onderliggende straten, zoals u terecht noemt, is nadrukkelijk een aspect wat is meewogen in het bepalen van de voorkeursvariant en het is correct dat variant B meer risico met zich meebrengt op sluipverkeer dan variant A (en in mindere mate variant C).
65	Hierbij mail ik u mijn voorkeur voor de vervanging van de Grachtbrug, namelijk variant A. Deze variant is het minst ingrijpend en leidt niet tot omrijden of extra verkeersdruk. Daarnaast hoeven de bushaltes niet te worden verplaatst. Variant B is de minst wenselijke optie. Nog meer (stilstaand) water trekt meer ongedierte aan en er zijn nu al ratten gesignaleerd. Open water oogt minder fraai door het zwerfvuil dat erin wordt achtergelaten (plastic flessen, verpakkingen). Daarnaast geeft deze optie meer sluipverkeer. Door het kappen van bomen komt de vleeswarenfabriek, die wij nu al regelmatig ruiken, meer in het zicht te liggen.
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
66	Ik ben het eens met het principebesluit om de brug te vervangen door een rotonde. Daarbij is het veilig passeren van alle weggebruikers terplekke hoofdzaak voor de wijze van invulling. Ik vrees, dat de mogelijkheden om het busstation naar de Gladiolenstraat ter hoogte van de Grevelingstraat te verhuizen geen veilige oplossing is. Er is immers te weinig ruimte voor. Daarom dient het busstation te blijven op de huidige plek. Het idee om uit te gaan van bussen van 18 meter lang is irreëel, daar het aantal reizigers daartoe geen enkele aanleiding geeft. Bovendien heeft de provincie het busstation flink gesubsidieerd. Verplaatsen is gewoon geldvernietiging. Ik ben een regelmatige gebruiker van het openbaar vervoer! Onbekend is hoe intensief het verkeer terplekke echt zal zijn na realisatie. Begin daarom met de rotonde en haal niet te veel overhoop om het risico van het vastlopen van het verkeer te voorkomen. Eventuele kleine aanpassingen kunnen later nog.
	Dank voor uw reactie. Volledigheidshalve melden we wel dat het plan niet uitgaat van een rotonde, maar van een voorrangskruispunt. Zie ook reactie en antwoord bij nummer 30.
67	Mijn keus is variant A. Deze keus is gemaakt omdat het verkeer meer verdeeld wordt, ook blijft de toegang tot het Bloembinderspark open (erg belangrijk) en de bushaltes zitten dan niet op de Gladiolenstraat / Laan van Rijckevorsel (te gevaarlijk).
	Dank voor het doorgeven van uw voorkeur.
