

Nieuwbouw Ruishornlaan 21 en 25 in Lisse

Verkeerskundige analyse

Datum: 16 november 2023

Kenmerk: NOT231607-156-01

1 Inleiding

De gemeente Lisse werkt aan twee nieuwbouwplannen aan de Ruishornlaan in Lisse. In elk van de plannen worden 40 appartementen gerealiseerd. In het plan aan de Ruishornlaan 21 gaat het om 12 sociale huurwoningen, 10 middeldure huurwoningen en 18 middeldure koopwoningen. In het plan Ruishornlaan 25 gaat het om 10 sociale huurwoningen, 14 middeldure en 16 dure koopwoningen.

Voor beide plannen wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. Hierin wordt de gemeente bijgestaan door Wissing BV.

In figuur 1.1 is de ligging van de planlocatie weergegeven op een luchtfoto van Lisse.



Figuur 1.1: Locatie plangebieden Ruishornlaan 21 en 25 in Lisse

In figuur 1.2 zijn de plankaarten van de beide plannen op een luchtfoto van Lisse weergegeven.



Figuur 1.2: Plankaarten Ruishornlaan 21 en 25 in Lisse (bron: Wissing)

De realisatie van de nieuwbouw van plan Ruishornlaan 21 zal plaatsvinden ter plaatse van het bestaande buurtcentrum 'De Greef'. Het gaat hier om bebouwing van 5 à 6 bouwlagen hoog. Het gebouw van roeivereniging 'Iris' zal blijven bestaan.

De nieuwbouw van plan Ruishornlaan 25 zal plaatsvinden op het nu onbebouwde terrein van het perceel, naast het bestaande IKC De Bollenstreek (met de Don Boscoschool). Het schoolgebouw zal blijven bestaan. De nieuwbouw krijgt een hoogte van 4 à 5 bouwlagen.

De planlocaties liggen ten zuiden van het centrum van Lisse, tussen de Ruishornlaan en het water van de Greveling. Het planontwerp van de beide plannen is nog niet opgesteld/bekend.

Bij elk van de bestemmingsplannen wordt een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Ten behoeve van deze ruimtelijke onderbouwing is onder meer behoefte aan inzicht in de verkeerseffecten van de initiatieven. Het gaat daarbij om de mogelijke effecten die de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe woningen hebben op de omliggende wegen. Deze effecten dienen te worden beoordeeld op aspecten als bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid en leefbaarheid.

In opdracht van de gemeente Lisse heeft BuroDB de voor de initiatieven benodigde verkeerskundige analyse uitgevoerd. De analyse gaat niet in op het aspect parkeren. Dit onderdeel is voor de beide plannen reeds uitgewerkt in een parkeerbalans.

Omdat de planlocaties naast elkaar liggen zijn de verkeerseffecten van de beide plannen gezamenlijk beschouwd. De uitgangspunten en bevindingen van de verkeerskundige analyse zijn in deze notitie beschreven.

2 Het plan en de planlocatie

De beoogde invulling

De gezamenlijke plannen Ruishornlaan 21 en 25 omvatten de bouw van maximaal 80 nieuwe woningen (appartementen). Het gaat om een mix van huur- en koopappartementen. In het plan Ruishornlaan 25 wordt een knarrenhof beoogd. Deze woningen zijn bedoeld voor bejaarde mensen.

De planlocatie (van de beide initiatieven samen) ligt aan de Ruishornlaan in Lisse en de nieuwe woningen zullen voor al het plangebonden verkeer direct worden ontsloten op deze weg. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de reeds bestaande aansluitingen.

In de plansituatie rijdt het plangebonden verkeer via de Ruishornlaan in zowel noordelijke als zuidelijke richting. In noordelijke richting zijn het centrum met winkel- en recreatieve voorzieningen aanwezig. In zuidelijke richting is de kortste route van en naar de (toekomstige) aansluiting met het hoofdwegenet, de provinciale weg N208 en de rijksweg A44.

De verdeling van het plangebonden verkeer over de beide mogelijke routes wordt voor alle momenten van de week ingeschat op ongeveer 50/50.

Volgens het CROW¹ en het CBS² is de gemeente Lisse een sterk stedelijk gebied. De planlocatie is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom' van Lisse.

Verkeersintensiteit autonome situatie

Verkeersgegevens over de huidige en verwachte verkeersintensiteit op de wegen rondom de planlocatie zijn deels afkomstig van de gemeente Lisse en deels ontleend aan informatie uit het verkeersmodel van de Omgevingsdienst West Holland. De beschikbare gegevens van het verkeersmodel hebben betrekking op het planjaar 2025 en zijn representatief voor een gemiddelde weekdag.

In bijlage 1 van deze rapportage zijn de beschikbare verkeersgegevens van de wegen/wegvakken in de nabijheid van de planlocatie weergegeven. Volgens opgave van de gemeente neemt de verkeersintensiteit van de Ruishornlaan toe van circa 4.600 motorvoertuigen per etmaal in de bestaande situatie naar circa 8.500 motorvoertuigen per etmaal in de toekomstige (autonome) situatie. De verwachte sterke verkeerstoename is het gevolg van de beoogde nieuwe aansluiting aan de zuidzijde van Lisse met de rijksweg A44. Deze nieuwe ontsluiting zal veel extra verkeer aantrekken dat zal gaan rijden via de Ruishornlaan. Hoewel de aanleg van de nieuwe ontsluiting nog niet zeker is, is voor de verkeerskundige analyse van de initiatieven voor de gemeente Lisse wel het uitgangspunt.

Verkeersgeneratie bestaande functies

In de bestaande situatie zijn binnen het plangebied de het buurtcentrum De Greef, roeivereniging 'Iris' en IKC De Bollenstreek aanwezig. Met de plannen komt het buurtcentrum op deze locatie te vervallen. De beide overige functies blijven in de plansituatie bestaan. De functies genereren in de bestaande en toekomstige situatie een bepaalde hoeveelheid verkeer die gebruik maakt van de Ruishornlaan en de bestaande aansluitingen daarop.

¹ Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie van een crematorium is maximaal 48,6 autoritten per plechtigheid.

² Centraal bureau voor de statistiek

Buurtcentrum De Greef

Het verkeer van en naar buurtcentrum De Greef komt in plansituatie te vervallen. In de beoordeling van de verkeerseffecten van de plannen kan de aan het centrum gebonden verkeer van de nieuwe verkeersgeneratie worden afgetrokken. De hoeveelheid verkeer die het buurtcentrum genereert is echter moeilijk in te schatten en is erg afhankelijk van de hoeveelheid en grootte van georganiseerde bijeenkomsten. Voor deze verkeersanalyse is de afname van verkeer door het vervallen van deze functie achterwege gelaten. Bij de effectbepaling van de plannen is dit een wordt case uitgangspunt.

Roeivereniging

De verkeersaantrekkende werking van de roeivereniging aan de Ruishornlaan 21-23 is vergelijkbaar met die van een sporthal. De autoritten vinden voornamelijk in de avondperiode plaats. Het representatieve kencijfer voor deze functie ligt op ongeveer 10 autoritten per 100 m² bvo. Het verenigingsgebouw heeft een omvang van circa 600 m². De verkeersgeneratie van de roeivereniging is daarmee circa $(600/100 \times 10 =)$ 60 autoritten per etmaal. Het verkeer maakt gebruik van de aanwezige aansluiting (zie de foto van figuur 2.1).



Figuur 2.1: Aansluiting Ruishornlaan 21 en 23

IKC De Bollenstreek

De percelen Ruishornlaan 25 en 29 maken gebruik van dezelfde aansluiting op de Ruishornlaan. De verkeersaantrekkende werking van het IKC aan de Ruishornlaan 29 kan worden bepaald op basis van ervaringscijfers van andere IKC's binnen de HLT-gemeenten³. Uit eerdere studies van BuroDB⁴ is gebleken dat de verkeersgeneratie van een IKC ligt tussen de 0,9 en 1,5 autoritten per leerling. Dit kencijfer is inclusief het verkeer van personeel, bevoorrading en buitenschoolse opvang. Het kencijfer van scholen met een continu rooster is daarbij lager dan het kencijfer van een school met een middagpauze in het lesrooster.

Voor het IKC De Bollenstreek is uitgegaan van een (hoog) kencijfer van 1,3 autoritten per leerling. De school bestaat momenteel uit 9 groepen. Uitgaande van gemiddeld 25 leerlingen per groep kent de school een totaal aantal van circa 225 leerlingen.

³ Gemeenten Hillegom, Lisse en Teylingen

⁴ Verkeersonderzoeken voor de Adreasschool in Voorhout (2021), Kindcentrum Het Sterrenwerk in Sassenheim (2021) en IKC De Waaier in Warmond (2022)

De totale verkeersaantrekkende werking van het IKC is daarmee (afgerond) circa $(1,3 \times 225 =) 300$ autoritten per etmaal. Ongeveer de helft daarvan komt en gaat tijdens de ochtendspits (rond de aanvangstijd van de school van 8.00 uur). De andere helft van het schoolgebonden verkeer komt en gaat rond 14.00 uur (einde schooldag).

Voor de percelen Ruishornlaan 25 en 29 is een bestaande, gezamenlijke aansluiting op de Ruishornlaan aanwezig. Op de foto van figuur 2.2 is deze aansluiting weergegeven. Daarop is tevens te zien is ook dat ter hoogte van het IKC een middengeleider in de Ruishornlaan aanwezig is met een voetgangersoversteekplaats.



Figuur 2.2: Aansluiting Ruishornlaan 25 en 29

Verkeersgeneratie plan

De nieuwbouw van de plannen Ruishornlaan 21 en 25 genereert een bepaalde hoeveelheid verkeer. Dit plangebonden verkeer is nieuw ten opzichte van de bestaande situatie. Op basis van voorgaande analyse is de bestaande verkeersaantrekkende van de aansluiting Ruishornlaan 21-23 circa 60 motorvoertuigen per etmaal en die van de aansluiting Ruishornlaan 25-29 circa 300 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen van de plannen is bepaald met behulp van kencijfers van het CROW⁵. Het CROW hanteert daarbij een bandbreedte. Bij dit onderzoek is per functie uitgegaan van het maximale kencijfer. De kencijfers zijn representatief voor een gemiddelde weekdag.

Ruishornlaan 21

Het plan Ruishornlaan 21 omvat de realisatie van 12 sociale huurwoningen, 10 middeldure huurwoningen en 18 middeldure koopwoningen. In tabel 2.1 is de berekening van de verwachte verkeersgeneratie van het plan weergegeven.

⁵ CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van 2018

Woningtype	Aantal woningen	Maximale kencijfer [ritten per woning]	Vekeersgeneratie [ritten/etmaal]
Sociale huur	12	4,0	48
Middeldure huur	10	4,0	40
Middeldure koop	18	6,0	108
Totaal	40		196

Tabel 2.1: Berekening verkeersgeneratie plan Ruishornlaan 21, gemiddelde weekdag

Uit tabel 2.1 volgt dat de verwachte totale verkeersgeneratie van het plan Ruishornlaan 21 circa 196 motorvoertuigen per etmaal is.

Samen met de circa 60 motorvoertuigen van de roeivereniging vinden in de plansituatie per etmaal circa $(196+60 =)$ 256 autobewegingen plaats op de aansluiting van de Ruishornlaan 21-23.

Ruishornlaan 25

Het plan Ruishornlaan 25 omvat de bouw van 10 sociale huurwoningen, 14 middeldure en 16 dure koopwoningen. Het initiatief omvat de realisatie van een zogenaamd knarrenhof. In de intentieovereenkomst van het plan is opgenomen dat de bewoners van het knarrenhof per huishouden maximaal 1 auto mogen hebben. In de parkeerberekening/parkeerbalans van het plan is hiervan uitgegaan en worden de woningen aangemerkt als aanleunwoningen (serviceflat).

Bij de berekening van de verwachte verkeersgeneratie van dit plan is hier ook vanuit gegaan. In tabel 2.2 is de berekening voor plan Ruishornlaan 25 weergegeven.

Woningtype	Aantal woningen	Maximale kencijfer [ritten per woning]	Vekeersgeneratie [ritten/etmaal]
Aanleunwoning/serviceflat	40	2,8	112
Totaal	40		112

Tabel 2.1: Berekening verkeersgeneratie plan Ruishornlaan 25, gemiddelde weekdag

Uit tabel 2.2 volgt dat de verwachte totale verkeersgeneratie van het plan Ruishornlaan 25 circa 112 motorvoertuigen per etmaal is.

Samen met de circa 300 motorvoertuigen van IKC De Bollenstreek vinden in de plansituatie per etmaal circa $(112+300 =)$ 412 autobewegingen plaats op de aansluiting van de Ruishornlaan 25-29.

Totale verkeersgeneratie

De totale verkeersgeneratie van de plannen Ruishornlaan 21 en 25 is circa $(196+112 =)$ 308 autoritten per etmaal. In de plansituatie vinden op de beide aansluitingen van de plannen in totaal circa $(256+412 =)$ 668 autobewegingen plaats.

Routing plangebonden verkeer

Zoals eerder beschreven rijdt het plangebonden verkeer in de plansituatie op de Ruishornlaan zowel in noordelijke als in zuidelijke richting. De verdeling van het plangebonden verkeer over de beide mogelijke routes wordt voor alle momenten van de week ingeschat op ongeveer 50/50.

De verwachte verkeersintensiteit op de Ruishornlaan (autonome situatie) is volgens opgave van de gemeente Lisse circa 8.500 motorvoertuigen per etmaal, voor een gemiddelde werkdag. Dit aantal is inclusief het verkeer van de reeds aanwezige functies.

De verkeersgeneratie van de nieuwbouwplannen Ruishornlaan 21 en 29 is circa 308 autoritten per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De omrekenfactor verkeer van werkdag naar weekdag van de gemeente Lisse is 0,915⁶. De naar werkdag omgerekende verkeersgeneratie van de plannen is daarmee circa $(308/0,915 =) 337$ motorvoertuigen per etmaal.

Als gevolg van de plannen Ruishornlaan 21 en 25 neemt de verkeersintensiteit van de Ruishornlaan, zowel ten noorden, ten zuiden als ter plaatse van het plangebied, toe met circa $(337/2 =) 169$ motorvoertuigen per etmaal bij. Dit resulteert in een verkeersprognose van circa $(8.500+169 =) 8.669$ motorvoertuigen⁷ na realisatie van de nieuwbouwplannen op een gemiddelde werkdag.

3 Verkeerseffecten

Hierna zijn de verkeerseffecten van de nieuwbouwplannen aan de Ruishornlaan per aspect beschreven.

Leefbaarheid

De vanwege de nieuwbouwplannen optredende verkeerstoename op de Ruishornlaan ligt zowel op een gemiddelde werkdag als een gemiddelde weekdag onder de 2 procent. Daarmee kan worden gesteld dat de verwachte verkeerstoename van de plannen geen significante effecten heeft voor de leefbaarheid langs de Ruishornlaan en andere wegen in Lisse.

Uitgaande van het veelal maatgevende aspect geluidshinder, staat een verkeerstoename met circa twee procent gelijk aan een toename van de geluidsbelasting langs de weg van circa 0,08 dB. Dit is een voor de mens niet hoorbaar verschil.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

Voor de bestaande aansluitingen van de planlocatie op de Ruishornlaan zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd. Hiermee is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de veiligheid van het verkeer op de (aansluitingen van de) Ruishornlaan beoordeeld.

Belangrijke graadmeters bij de kruispuntberekeningen zijn:

- de gemiddelde wachttijd;
- de I/C-ratio.

De gemiddelde wachttijd is de tijd die een autobestuurder gemiddeld moet wachten voor het kruispunt om de gewenste (afslaande) richting te kunnen gaan rijden. Deze gemiddelde wachttijd

⁶ Bron: Informatiepunt Leefomgeving

⁷ De voor planjaar 2034 verwachte verkeersintensiteit op de Ruishornlaan voor een gemiddelde weekdag kan worden bepaald op $(8.453-(308/2) =) 8.607$ motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit kan worden gehanteerd bij het uitvoeren van het voor de plannen benodigde akoestisch onderzoek wegverkeer.

wordt per tak van het kruispunt bepaald. Bij geregelde kruispunten is een gemiddelde wachttijd tot 30 seconden acceptabel. Bij ongeregelde kruispunten is dit over het algemeen (gevoelsmatig) lager en kan een wachttijd van circa 20 seconden worden aangehouden die verkeersdeelnemers nog acceptabel achten.

De I/C-ratio geeft de verdeling tussen de intensiteit en de capaciteit van het kruispunt aan. Bij de beoordeling van (voorrangs)kruispunten en rotondes worden de grenzen aangehouden voor de I/C-ratio zoals aangegeven in tabel 2.

I/C-ratio	Verkeersafwikkeling kruispunt
< 0,7	kruispuntvormgeving kan het verkeer verwerken;
tussen 0,7 en 0,85	kruispuntvormgeving zit tegen de maximale verwerkingscapaciteit aan;
> 0,85	kruispuntvormgeving kan het verkeer niet (altijd) verwerken, een andere kruispuntvormgeving is gewenst.

Tabel 2: I/C-ratio en verkeersafwikkeling kruispunt

De Ruishornlaan is een wijkontsluitingsweg en de capaciteit van de weg is minimaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is op de weg dan ook geen sprake van een overschrijding van de capaciteit. Onder normale omstandigheden kan het verkeer zonder knelpunten en congestie worden afgewikkeld. De stagnatiefactor op de weg is 0 procent⁸.

De kruispuntberekeningen voor de aansluitingen van de beide plannen op de Ruishornlaan zijn uitgevoerd met behulp van het programma Omni-X. Als invoer voor de kruispuntberekeningen is uitgegaan van de maatgevende spitsperiode, de ochtendspits.

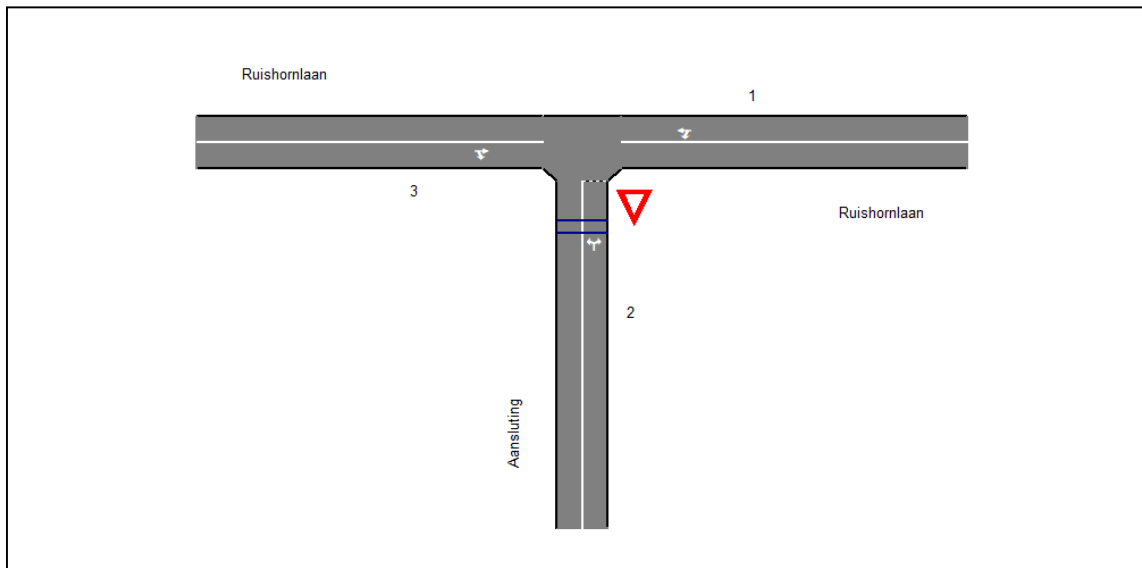
Bij de uitgevoerde analyse is voor de Ruishornlaan uitgegaan van een totale hoeveelheid van 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een worst case aanname. Voor de hoeveelheid verkeer op de Ruishornlaan is voor het drukste uur uitgegaan van circa tien procent van de totale etmaalintensiteit van een gemiddelde werkdag. Dit komt neer op tien procent van 9.000 = 900 motorvoertuigen in het drukste uur.

In de plansituatie worden op de aansluiting van de Ruishornlaan 21-23 dagelijks circa 256 autobewegingen afgewikkeld. Op de aansluiting van de Ruishornlaan 25-29 zijn dit dagelijks circa 412 autobewegingen.

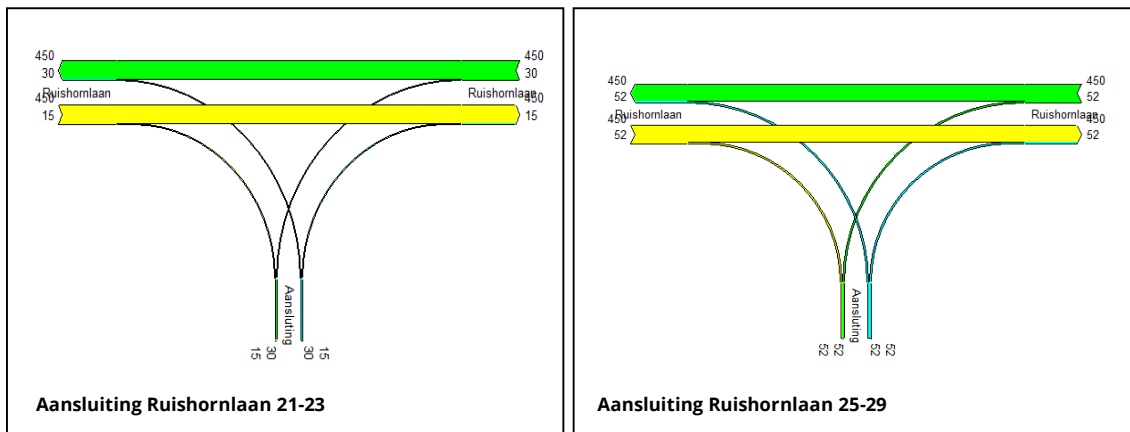
Volgens opgave van de gemeente maken dagelijks circa 2.100 fietsers gebruik van het fietspad langs de weg. Voor de plansituatie is in de kruispuntberekeningen uitgegaan van een worst case aanname van 2.500 fietsbewegingen.

In figuur 3.1 is het verkeersprincipe van de beide aansluitingen weergegeven. In figuur 3.2 zijn per aansluiting de verkeersstromen in het drukste uur weergegeven.

⁸ Bron: Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit



Figuur 3.1: Principe aansluitingen Ruishornlaan



Figuur 3.2: Verkeersstromen drukste uur

De resultaten van de kruispuntberekening voor de aansluiting Ruishornlaan 21-23 zijn weergegeven in de tabel van figuur 3.3.

Omni-X (afwikkeling per periode)								
Project: Ruishornlaan								
Kruispunt: RHL21								
BuroDB								
Strook	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]
Periode: 07:30 - 08:30 uur								
tak 1/strook 1 li/rd	480	1458	0,33	978	0	0	0,1	4
tak 2/strook 1 li/re	45	379	0,12	334	0	0	0,3	11
tak 3/strook 1 rd/re	465	1500	0,31	1035	0	0	0,1	3
Totaal gem.	330	1429	0,31	975	0	0	0,1	4

Figuur 3.3: Tabel met resultaten kruispuntberekening aansluiting Ruishornlaan 21-23, maatgevende uur

Uit de resultaten van figuur 3.3 volgt dat de aansluiting van planlocatie Ruishornlaan 21 het verkeer in de plansituatie goed kan verwerken. De doorstroming van het verkeer op de Ruishornlaan en de aansluiting is goed en de I/C-ratio en gemiddelde wachttijd voldoen aan de geldende grenswaarden.

De I/C-ratio van het kruispunt voldoet zowel totaal (0,31) als per toerit (maximaal 0,33) aan de grenswaarde van 0,7. De maximale wachttijd treedt op voor het verkeer vanaf de planlocatie richting Ruishornlaan en bedraagt 11 seconden. Ook dit is acceptabel.

De resultaten van de kruispuntberekening voor de aansluiting Ruishornlaan 25-29 zijn weergegeven in de tabel van figuur 3.4.

Omni-X (afwikkeling per periode)								
Project: Ruishornlaan								
Kruispunt: RHL25								
BuroDB								
Strook	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]
Periode: 07:30 - 08:30 uur								
tak 1/strook 1 li/rd	502	1418	0,35	916	1	1	0,1	4
tak 2/strook 1 li/re	104	396	0,26	292	0	0	0,3	12
tak 3/strook 1 rd/re	502	1499	0,33	997	0	1	0,1	4
Totaal gem.	369	1359	0,34	894	0	0	0,1	5

Figuur 3.4: Tabel met resultaten kruispuntberekening aansluiting Ruishornlaan 25-29, maatgevende uur

Uit de resultaten van de uitgevoerde kruispuntberekeningen volgt dat de aansluiting van planlocatie Ruishornlaan 25 het verkeer in de plansituatie ook goed kan verwerken. De I/C-ratio van het kruispunt voldoet zowel totaal (0,34) als per toerit (maximaal 0,35) aan de grenswaarde van 0,7. De maximale wachttijd treedt op voor het verkeer vanaf de planlocatie richting Ruishornlaan en bedraagt 12 seconden. Ook dit is acceptabel.

De onderlinge afstand tussen de beide aansluitingen is circa 140 meter. Gelet op de berekende korte wachttijden van het verkeer op de Ruishornlaan hebben de aansluitingen, onder normale omstandigheden, geen invloed op elkaar.

Op basis van deze bevindingen kan worden gesteld dat de aansluitingen van de plannen Ruishornlaan 21 en 25 het verkeer goed kunnen afwikkelen. Naar verwachting zullen ter plaatse van de aansluitingen geen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan.

Verkeersveiligheid

Van de situatie ter plaatse van de planlocatie is geen informatie bekend over ongevallen en/of klachten over de verkeersveiligheid. Het (over)zicht ter plaatse van de aansluitingen is voor alle weggebruikers goed en hieraan zal met de plannen niets worden veranderd. Daarmee is met de plannen ook de verkeersveiligheid niet in het geding.

Met de realisatie van het plan is vanuit het aspect verkeer sprake van goede ruimtelijke ordening.

Verkeersfunctie plangebied

Naast de verkeerseffecten van de nieuwbouwplannen op de omgeving is ook de verkeersfunctie op eigen terrein van de plangebieden van belang. Op dit moment is van de beide initiatieven het planontwerp nog niet beschikbaar/opgesteld. Het spreekt voor zich dat tijdens het ontwerp het aspect verkeer en parkeren in acht moet worden genomen.

4 Conclusie

De nieuwbouwplannen Ruishornlaan 21 en 25 in Lisse leiden niet tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid op of langs de Ruishornlaan en andere wegen in de omgeving. De aansluitingen van de beide planlocaties kunnen het verkeer van zowel de bestaande als de nieuwe functies goed en veilig afwikkelen. Met de plannen is, vanuit het oogpunt van verkeer, sprake van goede ruimtelijke ordening.

Op dit moment is van de beide initiatieven het planontwerp nog niet beschikbaar/opgesteld. Bij het nader op te stellen ontwerp en de inrichting van het terrein dient het aspect verkeer en parkeren in acht te worden genomen.

Bijlage 1:

Verkeersgegevens

Verkeersgegevens plan Ruishornlaan

Opgave gemeente Lisse (oktober 2023)

Ruishornlaan, huidige situatie circa 4.600 mvt/etmaal, circa 2.100 fietsers
Ruishornlaan, toekomst circa 8.500 mvt/etmaal relatief grote verkeerstoename door mogelijke nieuwe aansluiting op de rijksweg A44
Laan van Rijckevorsel, huidige situatie circa 5.055 mvt/etmaal, circa 447 fietsers

Verkeersgegevens op basis van het verkeersmodel van de omgevingsdienst West Holland

Model prognose voor planjaar 2025

Berekening prognose planjaar 2034 o.b.v. 10 procent autonome verkeersgroei

	2025 Autonom	Prognose 2034
Ruishornlaan	7.684	8.453
Laan van Rijckevorsel	8.453	9.299
Grevelingstraat	2.955	3.251

Etmaalintensiteiten gemiddelde weekdag [mvt/etmaal]

