

# Samenvatting reacties variantenbeoordeling onderzoek N210 Lopik Oost – Traject 21B

1. Beoordeling gemeente Lopik
2. Reacties klankbordgroep na klankbordsessie 5



|                     |                                       |
|---------------------|---------------------------------------|
| Van:                | MdL                                   |
| Gecontroleerd door: | ASp                                   |
| Vrijgave:           | EWi                                   |
| Bedrijf:            | Iv-Infra b.v.                         |
| Datum:              | 18 april 2024                         |
| Onderwerp:          | Samenvatting van variantenbeoordeling |
| Versie:             | Definitief 2.0                        |

## Inleiding

De provincie Utrecht heeft als onderdeel van de variantenstudie N210 Lopik-Oost traject 21B drie varianten onderzocht en beoordeeld. Deze varianten zijn:

1. Rondweg
2. Kruispunt Graaf verplaatst
3. Kruispunt Graaf ontvlecht.

Deze drie varianten zijn vervolgens op 11 criteria door de provincie als volgt beoordeeld:

| Criterium                                | Variant 1:<br><i>Rondweg</i> | Variant 2: <i>Kruispunt<br/>Graaf verplaatst</i> | Variant 3: <i>Kruispunt<br/>Graaf ontvlecht</i> |
|------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Verkeersafwikkeling en doorstroming      | +                            | +                                                | +                                               |
| Leefbaarheid                             | -                            | 0                                                | +                                               |
| Verkeersveiligheid fiets en voetganger   | ++                           | +                                                | +                                               |
| Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer | +                            | 0                                                | 0                                               |
| Sluipverkeer                             | 0                            | 0                                                | +                                               |
| Routekwaliteit fiets en voetganger       | ++                           | -                                                | -                                               |
| Routekwaliteit landbouwverkeer           | 0                            | 0                                                | -                                               |
| Openbaar vervoer                         | +                            | +                                                | -                                               |
| Ruimtelijke ordening                     | --                           | -                                                | -                                               |
| Uitvoerbaarheid                          | -                            | +                                                | +                                               |
| Provinciale kosten                       | --                           | ++                                               | ++                                              |
| <b>Totaal score</b>                      | <b>28,75 (52%)</b>           | <b>33,75 (61%)</b>                               | <b>31,25 (57%)</b>                              |

Tabel 1: beoordeling varianten door provincie

De uitkomst van deze beoordeling is dat variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst) de provinciale voorkeursvariant vormt. Variant 1 (Rondweg) is niet haalbaar en voor variant 3 (Kruispunt Graaf ontvlecht) is er onvoldoende planmatige basis voor een investering in een nieuw kruispunt “Lopik Oost.”

Deze beoordeling van de provincie is gedeeld met de gemeente en met de Klankbordgroep N210 Lopik Oost tijdens klankbordsessie 5. Voorliggend document vormt een bundeling van de gemeentelijke beoordeling van de varianten (1) en de resultaten van de reacties die door de klankbordgroepleden zijn gegeven (2). Dit mondt uit in een conclusie (3).

Deze reacties vormen dus het standpunt van de gemeente en de klankbordgroep, welke zijn gebaseerd op informatie die tot op heden (april 2024) is verstrekt in de studie. Deze informatie is nog op verkennend niveau, met een bijpassend globaal onderzoeks- en uitwerkingsniveau. Er kunnen dus aannames in zitten die bij nader onderzoek en uitwerking af blijken te wijken. Uiteindelijk worden oplossingen op basis van het verkeersmodel, wet- en regelgeving en richtlijnen uitgewerkt.

## Deel 1: Beoordeling gemeente

### 1. Beoordeling

Onderstaand schema vormt de beoordeling van de gemeente Lopik op de drie varianten. In dit document is deze beoordeling 1-op-1 overgenomen.

|                                                                               | 1. Rondweg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2. Kruispunt Graaf verplaatst                                                                                                                                                                                                                                                                        | 3. Kruispunt Graaf ontvlecht                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Verkeersafwikkeling en doorstroming</b>                                    | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b><i>We sluiten ons aan bij de beoordeling van de provincie Utrecht.</i></b> | De doorstroming op de N210 verbetert significant. Plaatselijk is deze wellicht toekomstbestendiger ten opzichte van variant 2 en 3, echter leidt dit sneller tot opstoppen bij andere kruisingen. Wij vrezen dat deze variant een verkeersaantrekkende werking zal hebben op verkeer tussen Rotterdam en Utrecht, waardoor sneller problemen ontstaan bij andere kruisingen; de Europasingel, de Vrijheidslaan, de Zijdeweg en de Nicolaas van Catsweg. Lokaal worden de afstanden wel groter. Met name vanuit het noorden naar Uitweg. | De doorstroming op de N210 verbetert significant. Lokaal worden de afstanden groter, maar de wachttijden worden minder. De aansluiting van de N210 richting Jaarsveld wordt iets toegankelijker waardoor het aantrekkelijker wordt om richting het oosten de N210 te nemen in plaats van de Lekdijk. | De doorstroming op de N210 verbetert significant. Lokaal worden de afstanden groter, maar de wachttijden worden minder. De aansluiting van de N210 richting Jaarsveld wordt veel toegankelijker waardoor het aantrekkelijker wordt om richting het oosten de N210 te nemen in plaats van de Lekdijk. |
| <b>Leefbaarheid</b>                                                           | <b>- (1,25)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                               | Met deze oplossing is de huidige overlast op knooppunt Graaf opgelost. Echter heeft deze variant aanzienlijk meer asfalt en de provinciale weg wordt verplaatst naar de kern. Op de plek waar het lint op de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Met deze oplossing is de huidige overlast op knooppunt Graaf opgelost. Met de reconstructie worden ook maatregelen t.b.v. geluid- en luchtnormen genomen. Het omleggen van de                                                                                                                        | Met deze oplossing is de huidige overlast op knooppunt Graaf opgelost. Met de reconstructie worden ook maatregelen t.b.v. geluid- en luchtnormen genomen. Het omleggen van de                                                                                                                        |

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                               | <p>tweede plek wordt doorbroken ontstaat geluidsoverlast van het uitrijden van de tunnelbak. Mogelijk moeten hier woningen verdwijnen. Het aantal verkeersbewegingen op de Lopikerweg Oost zal naar verwachting niet significant afnemen.</p>                                                                                                                                                        | <p>Lopikerweg Oost heeft wel negatieve impact op de woningen (verkeer achterlangs, geluid). Het aantal verkeersbewegingen op de Lopikerweg Oost tussen de N210 en IJsselstein zal naar verwachting beperkt afnemen wat de leefbaarheid langs deze weg verbetert.</p> | <p>Lopikerweg Oost heeft wel negatieve impact op de woningen (verkeer achterlangs, geluid). Het aantal verkeersbewegingen op de Lopikerweg Oost tussen de N210 en IJsselstein zal naar verwachting beperkt afnemen en tussen de N210 en de kern Lopik sterk afnemen wat de leefbaarheid langs deze weg verbetert. Met name in de kern Lopik. Er zijn wel meer omrijdbewegingen ten opzichte van variant 2, maar dit weegt niet op tegen de afname van het verkeer.</p> |
| <b>Verkeersveiligheid fiets en voetganger</b> | <b>++ (5,00)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>+ (3,75)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                               | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Door de ongelijkvloerse kruising van de hoofd fietsroute met de nieuwe N210 is de nieuwe situatie voor langzaam verkeer optimaal veilig. Het oude tracé van de N210 dient nog wel te worden aangepast om hier het juiste gedrag af te dwingen en de veiligheid van langzaam verkeer te garanderen.</p> | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Het oversteken van de N210 bij de nieuwe VRI geeft de mogelijkheid voor een verkeersveilige inrichting.</p>                                                            | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Het oversteken van de N210 bij de nieuwe VRI geeft de mogelijkheid voor een verkeersveilige inrichting.</p>                                                                                                                                                                                                                                                              |

| 4. Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer.                                  | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                               | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Rotondes i.p.v. VRI's is beperkt veiliger. De oversteekbaarheid voor landbouw-verkeer verbetert. De aansluiting van de N210 richting Jaarsveld wordt veiliger. De korte afstand van de tunnelbak op de rotonde bij Lopik Oost 2 in combinatie met het risico op hoge snelheden van autoverkeer vanuit de tunnelbak zien wij als een groot risico voor de verkeersveiligheid.</p> | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Rotondes Copen en N204 worden VRI. VRI Graaf wel conform richtlijnen/veiliger ingericht. De oversteekbaarheid voor landbouw-verkeer verbetert. De aansluiting van de N210 richting Jaarsveld wordt veiliger. Door terugbrengen sluipverkeer verbetert ook de verkeersveiligheid op de Lopikerweg Oost (oost).</p> | <p>Met deze oplossing is de bestaande verkeersonveilige situatie op knooppunt Graaf opgelost. Rotondes Copen en N204 worden VRI. VRI Graaf wel conform richtlijnen/veiliger ingericht. De oversteekbaarheid voor landbouw-verkeer verbetert. De aansluiting van de N210 richting Jaarsveld wordt aanzienlijk veiliger. Door terugbrengen sluipverkeer verbetert ook de verkeersveiligheid op de Lopikerweg Oost (oost en west).</p>           |
| 5. Sluipverkeer                                                               | - (1,25)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 0 (2,50)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ++ (5,00)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><b><i>Uitgaand van bestaande inrichting van aansluitende wegen</i></b></p> | <p>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt grotendeels opgelost. (+)<br/>Door het opheffen van de gelijkvloerse kruising Lopikerweg Oost-N210 ontstaat mogelijk nieuw (lokaal) sluipverkeer (-)<br/>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt niet opgelost en mogelijk slechter doordat het oude knooppunt Graaf beter doorstroomt (-)<br/>Voor de S.L. van Alterenlaan en de Lekdijk is geen verschil. (0)</p>                                                 | <p>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt niet opgelost en mogelijk slechter omdat de nieuwe kruising uitnodigt om over de Lopikerweg Oost te rijden. (-)<br/>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt voor een deel opgelost, afhankelijk van de locatie van de kruising (+)<br/>De S.L. van Alterenlaan en de Lekdijk is geen verschil. (0)</p>                                               | <p>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt grotendeels opgelost. De nieuwe aansluiting langs Lopik Oost en aan de Zijdedweg zijn goede alternatieven. (++)<br/>Lopikerweg Oost tussen N210 en kern Lopik wordt voor een deel opgelost, afhankelijk van de locatie van de kruising (+)<br/>De S.L. van Alterenlaan en de Lekdijk kunnen minder aantrekkelijk worden gemaakt met een goede inrichting van de parallelstructuur. (+)</p> |

|                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              | Afhankelijk van de inrichting zien wij een risico voor sluipverkeer vanuit het noorden/oosten richting Uitweg over De Copen. (-)                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>6. Routekwaliteit fiets en voetganger</b> | <b>++ (5,00)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>- (1,25)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>- (1,25)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                              | Afname wachttijden voor fietsverkeer en voetgangers. Directe verbindingen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Omrijdafstand oost-west neemt toe, echter de wachttijden worden minder.                                                                                                                                                                                                                                                                          | Omrijdafstand oost-west neemt toe, echter de wachttijden worden minder.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>7. Routekwaliteit landbouwverkeer</b>     | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>- (1,25)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                              | Het landbouwverkeer over de oude N210 heeft minder hinder van ander verkeer. De doorkruiste percelen worden minder goed bereikbaar.                                                                                                                                                                                                                                           | Het landbouwverkeer op Lopikerweg Oost krijgt een toegenomen omrijdafstand. Het kruispunt wikkelt wel beter af.                                                                                                                                                                                                                                  | Het landbouwverkeer op Lopikerweg Oost krijgt een fors toegenomen omrijdafstand. Het kruispunt wikkelt wel beter af.                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>8. Openbaar Vervoer</b>                   | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>0 (2,50)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                              | Doorstroming oude N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. Haltes blijven gehandhaafd op huidige locatie. Dit geeft wel uitdagingen voor de nieuwe weginrichting van de oude N210. In de toekomst kan gekozen worden voor rondweg als route i.v.m. reistijdwinst voor HOV verbinding. Dit doet wel afbreuk aan de bereikbaarheid van de kern Lopik en De Copen. | Doorstroming N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. Bushaltes De Copen en Graaf worden gecombineerd in 1 halte. Dit is wellicht een verbetering voor de reistijd, maar is niet positief voor de bereikbaarheid van De Copen, aangezien de 'last mile' langer wordt. Een knooppunt met deelfietsen vinden wij hier niet kansrijk. | Doorstroming N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. Drie haltes buurtbus over Lopikerweg Oost komen te vervallen. Deze haltes hebben echter zeer weinig opstapbewegingen en kan worden opgelost met een extra halte bij de nieuwe brug. Kans om een goede opstap-voorziening te maken voor Lopik Oost 2 en Jaarsveld bij de nieuwe aansluiting. |

| 9. Ruimtelijke ordening                             | -- (0,00)                                                                                                                                                                                                                                                                                       | - (1,25)                                                                                                                                                                      | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                     | Deze variant heeft een zeer negatieve impact op de mogelijkheid om woningbouw te ontwikkelen bij Lopik Oost. Met deze variant zetten we de uitbreiding van de kern Lopik praktisch op slot. Ook heeft deze variant een fors negatieve impact op natuur (NNN), landschap en hoofdgroenstructuur. | Het ruimtebeslag van deze variant heeft relatief beperkt invloed op bestaande functies en bestemmingen rond kruispunt Graaf. Deze variant biedt geen kansen op gebied van RO. | Het ruimtebeslag van deze variant heeft relatief beperkt invloed op bestaande functies en bestemmingen rond kruispunt Graaf. Deze variant biedt veel kansen ten aanzien van potentiële woningbouw ten oosten van Lopik Oost. De nieuwe infra heeft hiermee direct een functie. |
| 10. Uitvoerbaarheid                                 | - (1,25)                                                                                                                                                                                                                                                                                        | + (3,75)                                                                                                                                                                      | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                     | Voor het realiseren van de tunnel staan bestaande woningen in de weg. Vanwege de slechte bodemgesteldheid is de realisatie van de tunnel een uitdaging.                                                                                                                                         | Fasering en inpasbaarheid zijn uitdagend, maar niet complex. Ten opzichte van variant 3 is de aansluiting van de S.L. van Alterenlaan een uitdaging in de fasering.           | Fasering en inpasbaarheid zijn uitdagend, maar niet complex.                                                                                                                                                                                                                   |
| 11. Gemeentelijke kosten                            | -- (0,00)                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ++ (5,00)                                                                                                                                                                     | + (3,75)                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Varianten ten opzichte van elkaar beoordeeld</b> | Uitgangspunt is dat voor de realisatie van deze variant een zeer grote bijdrage van de gemeente Lopik wordt verlangd. Daarnaast komt de bestaande provinciale weg in beheer en onderhoud van de gemeente Lopik. De jaarlijkse extra beheerkosten zijn geraamd op ordegrrootte € 75.000.         | Uitgangspunt is dat de gemeente Lopik voor de realisatie van deze variant niet financieel bijdraagt.                                                                          | Uitgangspunt is dat voor de realisatie van deze variant een bijdrage van de gemeente Lopik wordt verlangd. Deze bijdrage zou bij mogelijk toekomstige ontwikkelingen ten oosten van Lopik Oost evengoed moeten worden gedaan.                                                  |
| <b>Totaal gemiddeld</b>                             | <b>26,25</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>32,50</b>                                                                                                                                                                  | <b>36,25</b>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Totaal</b>                                       | <b>2,39</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>2,95</b>                                                                                                                                                                   | <b>3,30</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                     | <b>RONDWEG</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>KRUISPUNT GRAAF VERPLAATST</b>                                                                                                                                             | <b>KRUISPUNT GRAAF ONTVLECHT</b>                                                                                                                                                                                                                                               |

## Deel 2: Reacties klankbordgroep

---

### 1. Overzichtsstatistieken van de vragenlijst

#### 1.1 Overzichtsstatistiek vragenlijst

|                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| Verzonden naar:           | 18 respondenten |
| Reacties ontvangen van:   | 16 respondenten |
| Ontbrekende reacties van: | 2 respondenten  |

#### 1.2 Vragen van de vragenlijst

##### Vraag 1: Persoonlijke gegevens

- Vul hier uw voor- en achternaam in

##### Vraag 2: Voor- en nadelen van de varianten

###### a) Variant 1

- Wat zijn de voor- en nadelen van variant 1: Rondweg?

###### b) Variant 2

- Wat zijn de voor- en nadelen van variant 2: Kruispunt Graaf verplaatst?

###### c) Variant 3

- Wat zijn de voor- en nadelen van variant 3: Kruispunt Graaf ontvlecht?

##### Vraag 3: Voorkeursvolgorde

- Wat is uw voorkeursvolgorde? (Hierbij is nummer 1 uw voorkeursvariant en nummer 3 uw minste voorkeur).

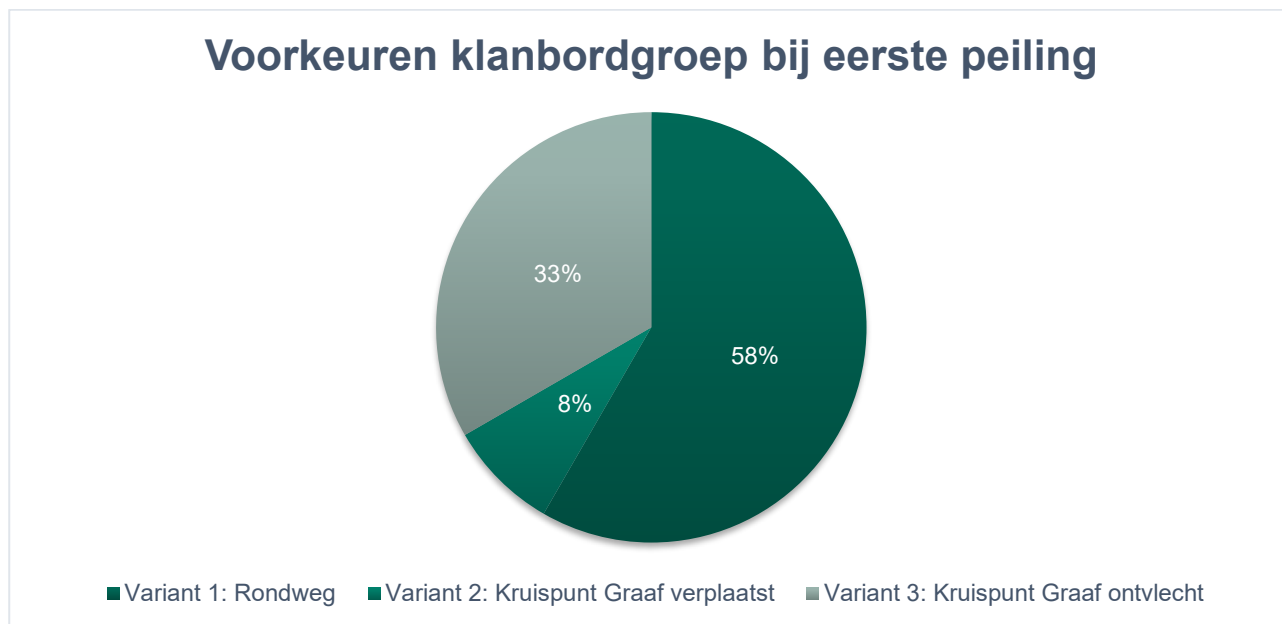
##### Vraag 4: Toelichting

- In onderstaand tekstvak kunt u verder toelichting geven waarom uw nummer 1 de voorkeur heeft.

## 2. Eerste peiling

### 2.1 Visuele weergave van de eerste peiling

De initiële peiling vond plaats tijdens klankbordsessie 5 op 5 maart 2024, waarbij 12 deelnemers aanwezig waren. In totaal zijn 12 reactieformulieren ingevuld tijdens deze peiling. Het hoofddoel van deze peiling was om de eerste reacties van de leden van de klankbordgroep te verzamelen. In Figuur 1 wordt de verdeling van de voorkeursvarianten van de klankbordgroepleden bij de eerste peiling weergegeven. Bij deze peiling gaf een meerderheid van 55% van de respondenten de voorkeur aan variant 1 (Rondweg). Ongeveer een derde van de klankbordgroepleden koos variant 3 (Kruispunt Graaf ontvlecht) als eerste voorkeur. Variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst) kreeg de voorkeur van 8% van de respondenten.



Figuur 1:Verdeling voorkeursvarianten tijdens eerste peiling

De voorkeursvolgorde kan worden gekwantificeerd door er als volgt een puntenwaarde aan te geven:

|                                                |          |
|------------------------------------------------|----------|
| Voorkeur 1 (voorkeursvariant)                  | 3 punten |
| Voorkeur 2                                     | 2 punten |
| Voorkeur 3 (minste voorkeur)                   | 1 punt   |
| Indien geen voorkeur achtergelaten voor 2 of 3 | 1,5 punt |

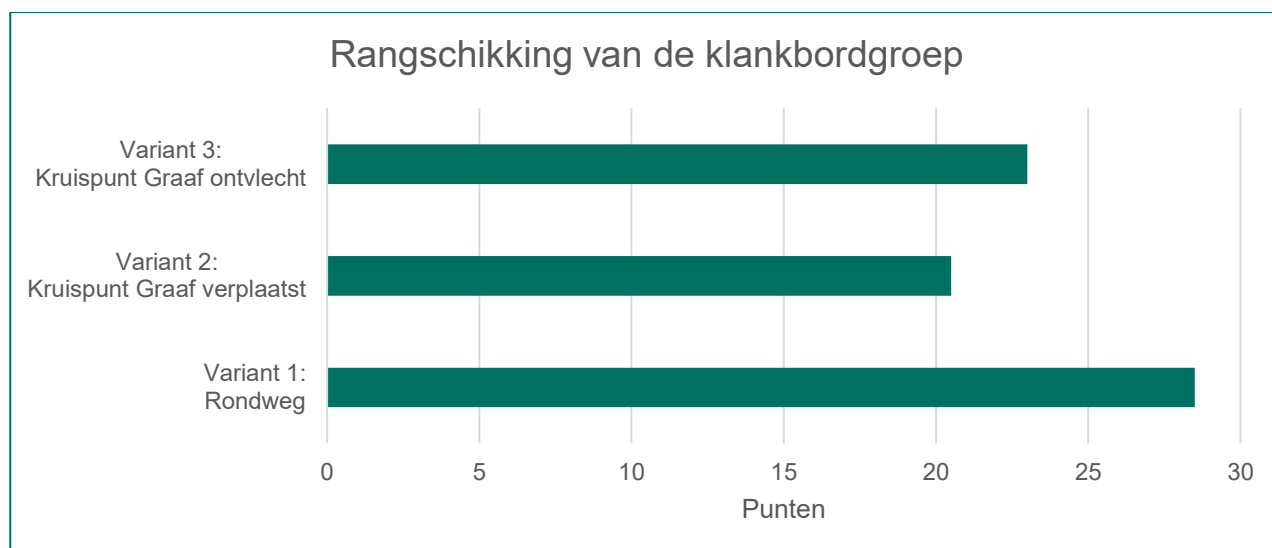
Tabel 2: Puntverdeling voor score

Het resultaat hiervan is de volgende tabel en grafiek:

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Variant 1: Rondweg                    | 28,5 punten |
| Variant 2: Kruispunt Graaf verplaatst | 20,5 punten |
| Variant 3: Kruispunt Graaf ontvlecht  | 23 punten   |

Tabel 3: Score per variant

In figuur 2 is de rangschikking van de klankbordgroep leden weergegeven. Vanuit de gehele klankbordgroep is de voorkeur variant 1 (Rondweg), dan variant 3 (Kruispunt Graaf ontvlecht) en tot slot variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst).



Figuur 2: Rangschikking van de varianten bij de eerste peiling

## 2.2 Schriftelijke toelichtingen

Bij de eerste peiling hadden de respondenten de mogelijkheid om een toelichting te geven op hun gekozen rangschikking. Onderstaand tabel geeft een geclusterde weergave van de meest genoemde toelichtingen die zijn meegegeven.

### Toelichting 1:

Veiligheid van fietsers en leefbaarheid van de dorpskern van Lopik zijn belangrijke overwegingen.

### Toelichting 2:

Varianten 2 en 3 hebben minder doorstroming dan variant 1 (Rondweg) en zijn daarom gevoeliger voor sluipverkeer.

### Toelichting 3:

Ondanks voorkeur voor variant 1 (Rondweg) vanwege verkeersveiligheid en fietskwaliteit, wordt variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht) gekozen vanwege de verbetering voor sluipverkeer en leefbaarheid.

### Toelichting 4:

Optimalisaties voor varianten 2 en 3 worden nog overwogen om tot een tussenvariant te komen.

### Toelichting 5:

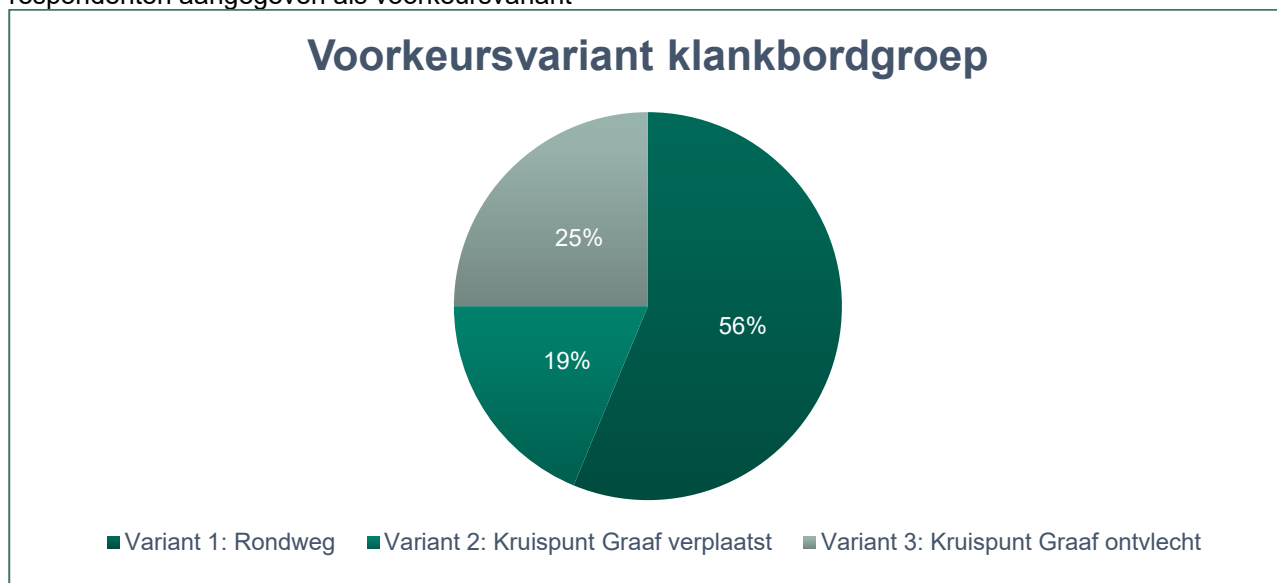
Hoewel variant 1 (Rondweg) de voorkeur heeft, wordt rekening gehouden met de realiteit dat deze mogelijk niet uitvoerbaar is. Variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht) wordt uiteindelijk gekozen vanwege de verbetering voor sluipverkeer en leefbaarheid, maar er wordt benadrukt om aandacht te blijven besteden aan fietsers en voetgangers.

### 3. Definitieve resultaten

#### 3.1 Visuele weergave van de voorkeursvariant van de klankbordgroep

Na de klankbordgroepsessie van 5 maart 2024 is een reactieformulier gedeeld met de leden, waarin zij per variant voor- en nadelen kunnen formuleren en hun rangschikking van de varianten kenbaar maken. Het reactieformulier is gedeeld met 18 respondenten.

Uiteindelijk zijn er 16 reacties ontvangen. In figuur 3 zijn de voorkeursvarianten van de gehele klankbordgroep weergegeven. Met 56% heeft variant 1 (Rondweg) de voorkeur van de klankbordgroep. Variant 3 (Kruispunt Graaf ontvlecht) is voor 25% de voorkeursvariant. Variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst) is door 19% van de respondenten aangegeven als voorkeursvariant



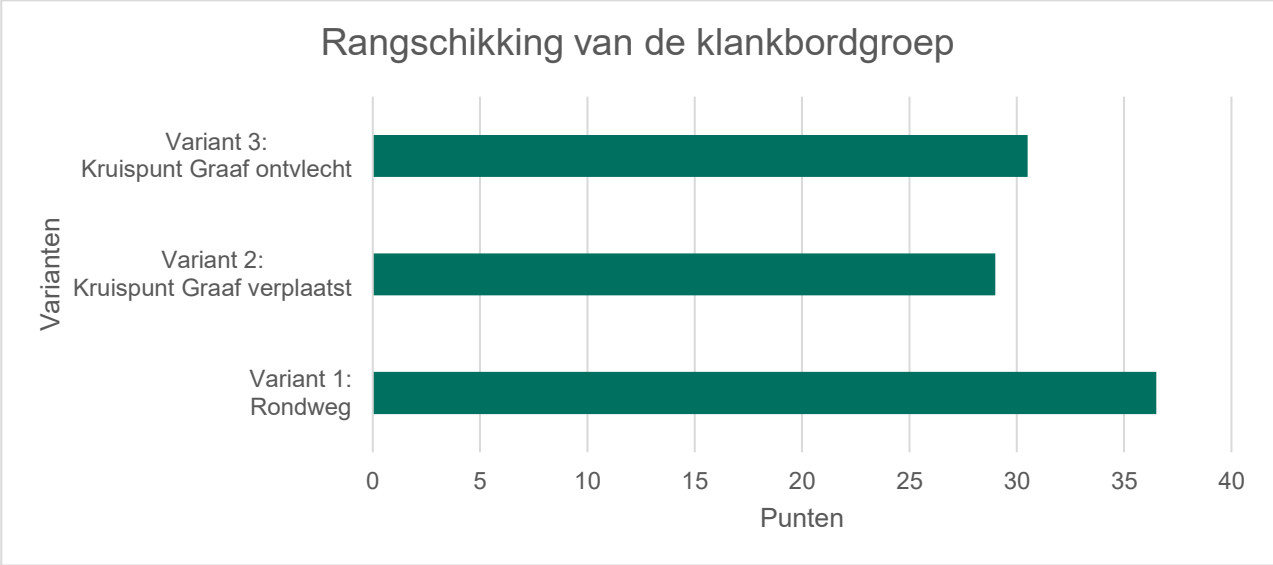
Figuur 3: Verdeling voorkeursvarianten bij definitieve resultaten

De respondenten hebben de varianten gerangschikt van nummer 1 (voorkeursvariant) tot nummer 3 (minste voorkeur). Ook hieraan is de volgende puntverdeling toegekend:

|                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| Nummer 1                           | 3 punten |
| Nummer 2                           | 2 punten |
| Nummer 3                           | 1 punt   |
| Indien geen voorkeur achtergelaten | 1,5 punt |

Tabel 4: Puntverdeling voor score

De maximaal haalbare score per variant is 48 punten. In figuur 4 is de rangschikking van de klankbordgroep in zijn totaliteit weergegeven. De voorkeursvariant van de klankbordgroep is variant 1 (Rondweg) (36,5 punten), gevolgd door variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht) (30,5 punten) en variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst) (29 punten).



Figuur 4: Rangschikking van de varianten bij de definitieve resultaten

3.2 Schriftelijke toelichtingen

In het reactieformulier konden de respondenten voor- en nadelen aangeven per variant. Onderstaand tabel geeft een geclusterde weergave van de voor-en nadelen die door klankbordgroepleden zijn vermeld per variant.

| Varianten          | Voordelen/nadelen per variant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Variant 1: Rondweg | <div><b>Belangrijkste voordelen:</b><div><div>1. Verbeterde verkeersveiligheid en comfort voor lokaal verkeer.<div><div>Geen gelijkvloerse confrontatie van N210-verkeer met Lopikerweg Oost.</div><div>Veiligheid fietsers en voetgangers gewaarborgd, historisch lint behouden.</div></div></div><div>2. Duurzame en effectieve oplossing voor lange termijn.<div><div>Oplossing voor vele jaren, effectief tot ver na 2050.</div><div>Minder hinder tijdens realisatie, robuuste ontsluiting De Copen.</div></div></div><div>3. Optimalisatie van verkeersdoorstroming en minder sluipverkeer.<div><div>Goede doorstroming N210, minder sluipverkeer op Lopikerweg Oost.</div><div>Efficiëntere verkeersafwikkeling, minder gereden kilometers en CO2-uitstoot.</div></div></div><div>4. Verbeterde infrastructuur en connectiviteit.<div><div>Goede aansluiting Jaarsveld, minder sluipverkeer.</div><div>Betere fietsverbindingen, behoud duurzame verbinding voor bewoners.</div></div></div><div>5. Verhoogde veiligheid en leefbaarheid voor alle weggebruikers.<div><div>Rustiger kruispunt Graaf, verbeterde veiligheid voor fietsers.</div><div>Meer veiligheid voor andere reizigers door sterkere scheiding, betere doorstroming N210.</div></div></div></div></div> |

| Varianten                                    | Voordelen/nadelen per variant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              | <p><b>Belangrijkste nadelen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Milieueffecten en landschapsinbreuk. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Veel asfalt en ruimte vereist, inbreuk op landschap en natuur.</li> <li>o Hoge kosten en investering voor natuurcompensatie nodig.</li> </ul> </li> <li>2. Politieke en maatschappelijke weerstand. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Politiek geen draagvlak, lange procedures met grondeigenaren.</li> <li>o Onzekerheid over haalbaarheid en benodigde tijd voor planprocedure.</li> </ul> </li> <li>3. Financiële en praktische uitdagingen. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Hoge kosten en investeringen, vraagt veel geld en ruimte.</li> <li>o Jarenlange overlast tijdens aanleg en grondwerving.</li> </ul> </li> <li>4. Verkeerskundige en infrastructuurkwesties. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Mogelijke impact op sluipverkeer elders, vereist betere verbinding met A2.</li> <li>o Onzekerheid over geluidsoverlast bij tunnelkruising en behoefte aan groene ruimte.</li> </ul> </li> <li>5. Tijds- en uitvoering gerelateerde zorgen. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Lange tijd nodig voor realisatie, vergt veel tijd en procedures.</li> <li>o Risico's en onzekerheid over impact op natuur en geluidsoverlast.</li> </ul> </li> </ol> |
| <b>Variant 2:</b> Kruispunt Graaf verplaatst | <p><b>Belangrijkste voordelen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verbeterde veiligheid en capaciteit van het nieuwe kruispunt. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Veiligheid van weggebruikers wordt vergroot.</li> <li>o Verhoogde capaciteit voor het verwerken van verkeer.</li> </ul> </li> <li>2. Verbeterde doorstroming op de N210. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verkeersstroom op hoofdroute wordt geoptimaliseerd.</li> <li>o Beperkte impact op lokaal bestemmingsverkeer.</li> </ul> </li> <li>3. Vereenvoudigde realisatie, ondanks extra hinder tijdens de uitvoering. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Efficiënt proces voor aanleg.</li> <li>o Tijdelijke overlast voor een snel resultaat.</li> </ul> </li> <li>4. Verbetering van de aansluiting op Jaarsveld. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Betere bereikbaarheid van nabijgelegen locaties.</li> </ul> </li> <li>5. Mogelijkheid tot realisatie van een HUB of P+R/carpoolplaats naast het kruispunt. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Stimuleert alternatieve vervoersmiddelen.</li> <li>o Bevordert vermindering van autoverkeer en parkeerproblemen.</li> </ul> </li> </ol>                                                                                                                                              |

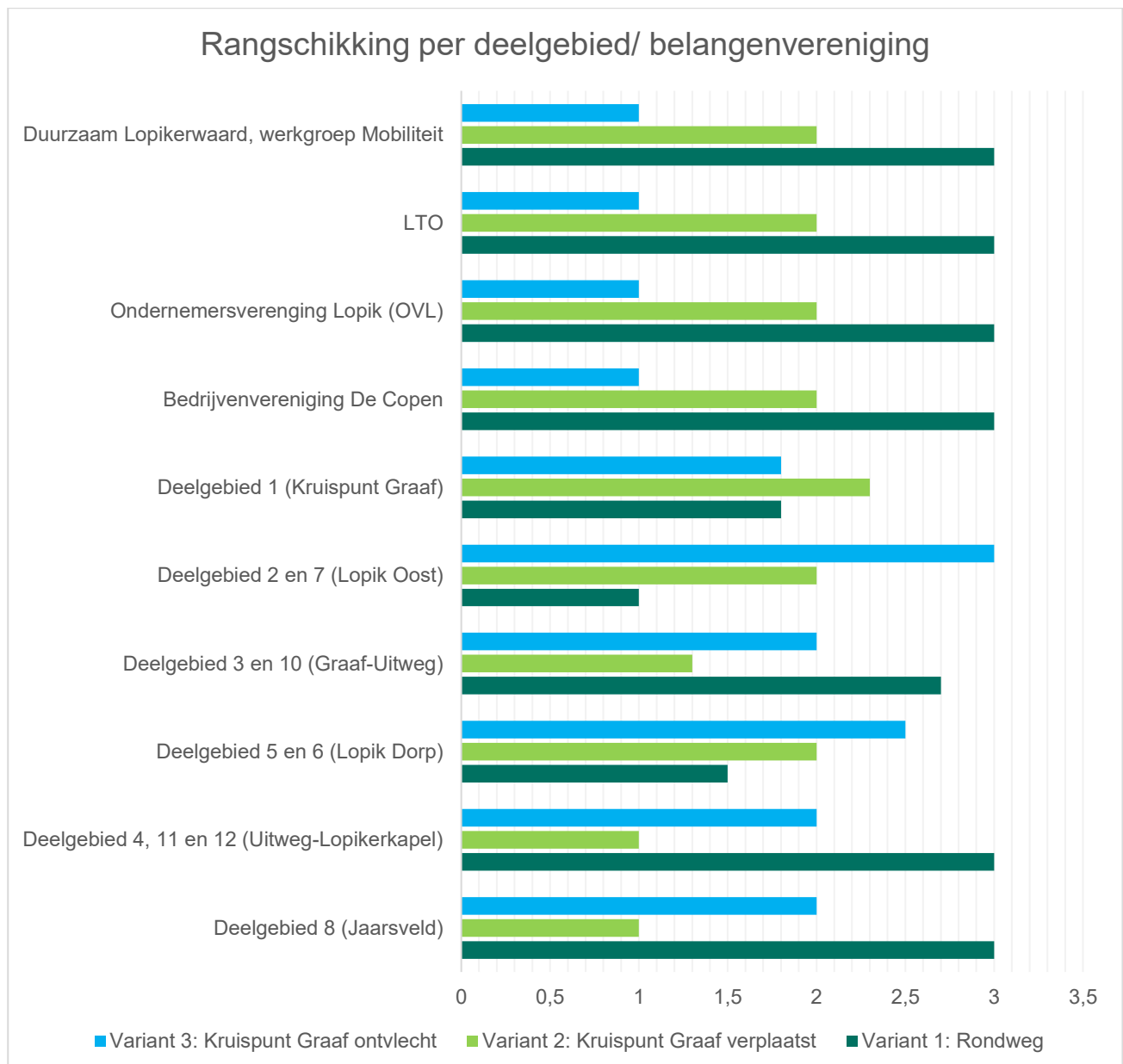
| Varianten                                         | Voordelen/nadelen per variant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                   | <p><b>Belangrijkste nadelen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Onlogisch en vervelend omrijden, vooral voor langzaam verkeer. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Onveilige en onlogische routes voor fietsers en voetgangers.</li> <li>o Langere reistijden en grotere afstanden voor lokaal verkeer.</li> </ul> </li> <li>2. Onvoldoende verbetering van verkeersveiligheid en doorstroming. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Onveilige oversteekpunten en verkeerssituaties voor fietsers.</li> <li>o Toename van sluipverkeer en verkeersdruk op lokale wegen.</li> </ul> </li> <li>3. Gebrek aan effectiviteit en duurzaamheid op lange termijn. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Geen oplossing voor sluipverkeer en verkeersafwikkeling op de lange termijn.</li> <li>o Beperkte verbeteringen voor lokale ontsluiting en doorstroming van De Copen.</li> </ul> </li> <li>4. Negatieve impact op leefbaarheid en lokale verkeersstromen. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Onderbreking van historische linten en lokale verkeersroutes.</li> <li>o Overlast en gevaarlijke situaties voor omwonenden en weggebruikers.</li> </ul> </li> <li>5. Onvoldoende voordelen voor fietsers en OV-gebruikers. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Omrijden en extra afstanden voor fietsers en OV-gebruikers.</li> <li>o Beperkte routekwaliteit en hinder voor alternatieve vervoerswijzen.</li> </ul> </li> </ol> |
| <p><b>Variant 3:</b> Kruispunt Graaf ontvecht</p> | <p><b>Belangrijkste voordelen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verbeterde aansluiting en ontlasting van omliggende gebieden. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Goede aansluiting Jaarsveld en Lopik Oost op N210.</li> <li>o Oplossing gunstig voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersstromen.</li> </ul> </li> <li>2. Vermindering van sluipverkeer en doorstromingsverbetering. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Beste oplossing tegen sluipverkeer en vermindering van de drukte.</li> <li>o Minder sluipverkeer en betere doorstroming op N210.</li> </ul> </li> <li>3. Realisatiegemak en efficiëntie. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Eenvoudig te realiseren, binnen redelijke termijn.</li> <li>o Sneller te realiseren dan andere varianten, met lagere kosten.</li> </ul> </li> <li>4. Beperkte hinder en ruimtebesparing. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Minder ruimte nodig, rustiger verkeersbeeld ter plaatse.</li> <li>o Binnen redelijke termijn te realiseren met beperkte overlast.</li> </ul> </li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

| Varianten | Voordelen/nadelen per variant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           | <p>5. Algehele leefbaarheid en verkeersveiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verbeterde veiligheid en leefbaarheid door knip tussen Lopikerweg Oost en N210.</li> <li>o Houdt rekening met diverse belangen en bevordert een betere doorstroming.</li> </ul> <p><b>Belangrijkste nadelen:</b></p> <p>1. Omrijden en onlogische routes voor langzaam verkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote omrijroutes voor bestemmingsverkeer over en weer de kruising.</li> <li>o Fietzers moeten aanzienlijk omrijden, wat vertraging en oponthoud veroorzaakt op de N210.</li> </ul> <p>2. Veiligheids- en verkeersstromenproblemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Onveilige aansluiting van langzaam verkeer vanaf Lopikerweg Oost ten oosten van de N210.</li> <li>o Inbreuk op lokale verkeersstromen en geen verbetering voor de ontsluiting van De Copen.</li> </ul> <p>3. Belemmeringen voor lokale bewoners en bedrijven.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Omrijden voor bewoners Lopikerweg Oost en Graafdijs Oost.</li> <li>o Overlast in Lopik door extra vracht- en landbouwvoertuigen op Lopikerweg Oost westzijde.</li> </ul> <p>4. Negatieve impact op routekwaliteit en algemene leefbaarheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Onplezierige routes voor fietsers, voetgangers en OV-gebruikers.</li> <li>o Fietzers moeten aanzienlijk omfietsen, wat ten koste gaat van de routekwaliteit.</li> </ul> <p>5. Toename van verkeersproblemen en sluipverkeer elders.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vertragende effecten op hulpdiensten vanuit Nieuwegein en mogelijke verslechtering van sluipverkeer op andere wegen.</li> <li>o Geen echte oplossing voor verkeersproblemen, wat kan leiden tot vastlopen van de N210 bij Lopik.</li> </ul> |

Tabel 5: Belangrijkste voor- en nadelen per variant volgens klankbordgroepleden

#### 4. Voorkeuren per deelgebied

De klankboordgroep bestaat totaal uit 10 verschillende groepen van vertegenwoordigers. Deze vertegenwoordigers bestaan uit de diverse deelgebieden die zijn gemaakt (kaart met deelgebieden opgenomen in bijlage B) en belangengroepen uit de omgeving. Hieronder zijn de resultaten van de voorkeursvarianten per deelgebied/ belangengroep uiteengezet.



Figuur 5: Rangschikking per deelgebied/ belangvereniging

**Duurzaam Lopikerwaard, werkgroep Mobiliteit:**

Voor de belangengroep Duurzaam Lopikerwaard, werkgroep Mobiliteit, is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 3 heeft de minste voorkeur. De voordelen voor hen van variant 1 (Rondweg) zitten in een gunstigere doorstroming. Daarnaast is de verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars in hun ogen beter bij variant 1 (Rondweg).

**LTO:**

Voor de belangengroep LTO is variant 1 (Rondweg). Variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) heeft de minste voorkeur. Volgens LTO zijn de voordelen voor variant 1: Rondweg de toekomstbestendigheid (een oplossing is voor vele jaren) en de verkeersveiligheid.

**Ondernemersvereniging Lopik (OVL):**

Voor de ondernemersvereniging Lopik (OVL) is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) heeft de minste voorkeur. De ondernemersvereniging ziet in variant 1 (Rondweg) voordelen ten behoeve van de inwoners en bedrijven. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer benoemd als voordeel.

**Bedrijvenvereniging De Copen:**

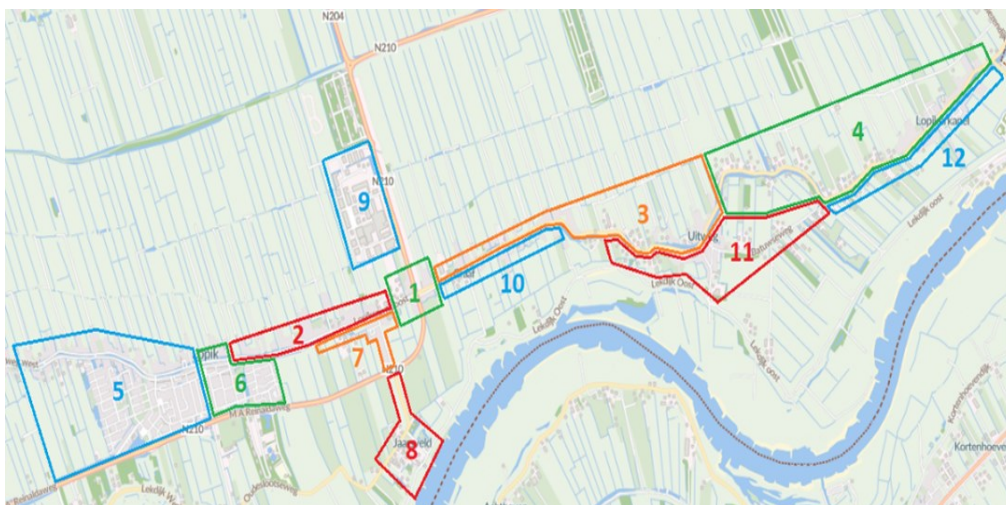
Voor de ondernemersvereniging Lopik (OVL) is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) heeft de minste voorkeur. De bedrijvenvereniging ziet in variant 1 (Rondweg) als grootste voordeel dat het op de lange termijn een oplossing biedt.

**Deelgebied 1 (kruispunt Graaf):**

Voor de klankbordgroepleden van deelgebied 1 is variant 2: kruispunt Graaf verplaatst de voorkeursvariant. Varianten 1 en 3 scoren gelijk. Variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst) heeft voor deelgebied 1 de voorkeur omdat variant 1 (Rondweg) geen reële keuze is en voor variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) ontbreken essentiële voorwaarden die nodig zijn bij deze variant.

**Deelgebieden 2 en 7 (Lopik Oost):**

Voor de klankbordgroepleden van deelgebieden 2 en 7 is variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) de voorkeursvariant. variant 1 (Rondweg) heeft de minste voorkeur. De respondenten van deze deelgebieden zien bij variant 3 (kruispunt Graaf ontvecht) voordelen voor het verminderen van het sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid. Tot slot biedt deze variant oplossingen voor de langere termijn.



Figuur 6: kaart met deelgebieden, zie bijlage B voor grote weergave.

**Deelgebieden 3 en 10 (Graaf-Uitweg):**

Voor de klankbordgroepleden van deelgebieden 3 en 10 is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst) heeft de minste voorkeur. Variant 1 (Rondweg) heeft voor deelgebieden 3 en 10 de voorkeur omdat dit in hun ogen een geschikte oplossing is voor de lange termijn en de verkeersveiligheid verbeterd voor het lokale verkeer.

**Deelgebieden 5 en 6 (Lopik Dorp):**

Voor de klankbordgroepleden van deelgebieden 5 en 6 is variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht) de voorkeursvariant. Variant 1 (Rondweg) heeft de minste voorkeur. Variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht) heeft voor deelgebieden 5 en 6 de voorkeur omdat deze variant minder drukte en ruimteopslag heeft. Daarnaast worden voordelen ten behoeve van de realisatie en de kosten genoemd.

**Deelgebieden 4, 11 en 12 (Uitweg-Lopikerkapel):**

Voor het klankbordgroeplid van deelgebieden 4, 11 en 12 is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst) 2 heeft de minste voorkeur. Variant 1 (Rondweg) heeft voor deelgebieden 4, 11 en 12 de voorkeur omdat deze variant een positief effect heeft op de doorstroming van de N210. Er is een scheiding tussen lokaal en doorgaand verkeer en het historische lint, veiligheid fietsers en voetgangers blijft geborgd.

**Deelgebied 8 (Jaarsveld):**

Voor het klankbordgroeplid van deelgebied 8 is variant 1 (Rondweg) de voorkeursvariant. Variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst) heeft de minste voorkeur. Variant 1 (Rondweg) heeft voor deelgebied 8 de voorkeur omdat dit op lange termijn de grootste voordelen heeft ten opzichte van de andere varianten.

## 5. Presentie klankbordgroepleden

Er zijn in totaal vijf klankbordgroepsessie gehouden. In deze klankbordgroepsessie zijn diverse onderwerpen aan bod gekomen. In onderstaande tabel zijn de data, thema's en aantal aanwezigen weergegeven. Opvallend is dat klankbordgroepsessie 3 het veruit het minst bezocht is van alle sessies.

| Klankbordsessie   | Datum             | Behandelde thema's                                                                                                                                                                                                                                              | Aantal aanwezigen |
|-------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Klankbordsessie 1 | 18 april 2023     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanleiding, doel en studiegebied</li> <li>- Resultaten enquête en knelpunten</li> <li>- Viltstiftontwerpen</li> </ul>                                                                                                  | 17/19             |
| Klankbordsessie 2 | 23 mei 2023       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevindingen knelpuntenanalyse</li> <li>- Begrenzungen</li> <li>- Conclusies</li> </ul>                                                                                                                                 | 17/19             |
| Klankbordsessie 3 | 27 juni 2023      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oplossingsrichtingen projectteam</li> <li>- Beoordeling door projectteam</li> <li>- Beoordeling door klankbordgroep</li> <li>- Conclusies</li> </ul>                                                                   | 5-10/19*          |
| Klankbordsessie 4 | 26 september 2023 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toelichting verkeerscijfers</li> <li>- Klankbordgroep &amp; gemeenteraad</li> <li>- Rondweg</li> <li>- Ontvlechting Graaf</li> </ul>                                                                                   | 14-17/18*         |
| Klankbordsessie 5 | 5 maart 2024      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersmodel</li> <li>- Verkenning ongelijkvloerse oversteek</li> <li>- Beoordelingskader</li> <li>- Toelichting op varianten</li> <li>- Beoordeling en conclusie</li> <li>- Eerste peiling klankbordgroep</li> </ul> | 12/18             |

Tabel 6: Overzichtstabel presentie klankbordgroepleden

\* Geen exact beeld van de aanwezigheid tijdens deze klankbordsessies

## Deel 3: Conclusies

---

### 1. Gemeente

Uit de reacties op de beoordeling van de provincie blijkt in de eerste plaats dat de gemeente tot een andere voorkeursvariant komt, namelijk variant 3 (kruispunt Graaf ontvlecht). De gemeente scoort deze variant 36,25 punten uit 50 punten. Op de tweede plek komt variant 2 (kruispunt Graaf verplaatst), met 32,50 punten. Variant 1, de rondweg, scoort met 26,25 punten op de laatste plek.

### 2. Klankbordgroep

Bij de klankbordgroepleden heeft variant 1 (Rondweg) met een score van 56% over de gehele linie de voorkeur. Variant 3 (Kruispunt Graaf ontvlecht) scoort met 25% op nummer 2. Variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst) scoort met 19% op nummer 3.

Vertegenwoordigers van **belangenorganisaties** (Duurzaam Lopik, LTO, OVL en bedrijvenvereniging De Copen) geven een duidelijke voorkeur aan voor variant 1 (Rondweg), gevolgd door variant 2 (Kruispunt Graaf Verplaatst) en variant 3 (Kruispunt Graaf Ontvlecht) op nummer 3.

Vertegenwoordigers van **bewoners** van de deelgebieden 1-12 van Lopik geven in de rangschikking een afwijkende voorkeursvolgorde, vergeleken met vertegenwoordigers van belangenorganisaties:

- Vertegenwoordigers van *bewoners bij kruispunt Graaf* (deelgebied 1) hebben een voorkeur voor variant 2 (Kruispunt Graaf Verplaatst);
- Vertegenwoordigers van *bewoners ten westen van kruispunt Graaf*, namelijk Lopik dorp en Lopik Oost (deelgebieden 2 en 7, 5 en 6) hebben een voorkeur voor variant 3 (Kruispunt Graaf Ontvlecht), gevolgd door variant 2 (Kruispunt Graaf Verplaatst);
- Vertegenwoordigers van *bewoners ten oosten en zuiden van kruispunt Graaf*, namelijk in Uitweg, Lopikerkapel en Jaarsveld (deelgebieden 3 en 10, 4, 11 en 12, 8) hebben een voorkeur voor variant 1 (Rondweg), gevolgd door variant 3 (Kruispunt Graaf Ontvlecht).

### 3. Samengevat

Al met al spreekt de klankbordgroep een eerste voorkeur uit voor variant 1 (Rondweg). Daarmee wijkt de klankbordgroep af van de eerste voorkeur voor variant 2 (Kruispunt Graaf verplaatst) die tijdens klankbordgroepsessie 5 (5 maart 2024) ambtelijk door de provincie Utrecht is uitgesproken – op basis van bestuurlijke afstemming.

Variant 1 (Rondweg) heeft met name de draagvlak onder belangenorganisaties. Vertegenwoordigers van bewoners geven andere voorkeursvolgorden aan. In 2 deelgebieden is de eerste voorkeur variant 3 (verplaatsen kruispunt Graaf) en in 3 deelgebieden is de eerste voorkeur variant 1 (Rondweg). Bewoners nabij kruispunt Graaf (deelgebied 1) spreken hun voorkeur uit voor het verplaatsen van het kruispunt Graaf (variant 2) en volgen daarmee de voorkeursvariant van de provincie.

Alles beschouwd, is er sprake van een verschil tussen de voorkeursvariant van de provincie (variant 2, kruispunt Graaf verplaatst), gemeente (variant 3, kruispunt Graaf ontvlecht) en de klankbordgroep (variant 1, Rondweg).

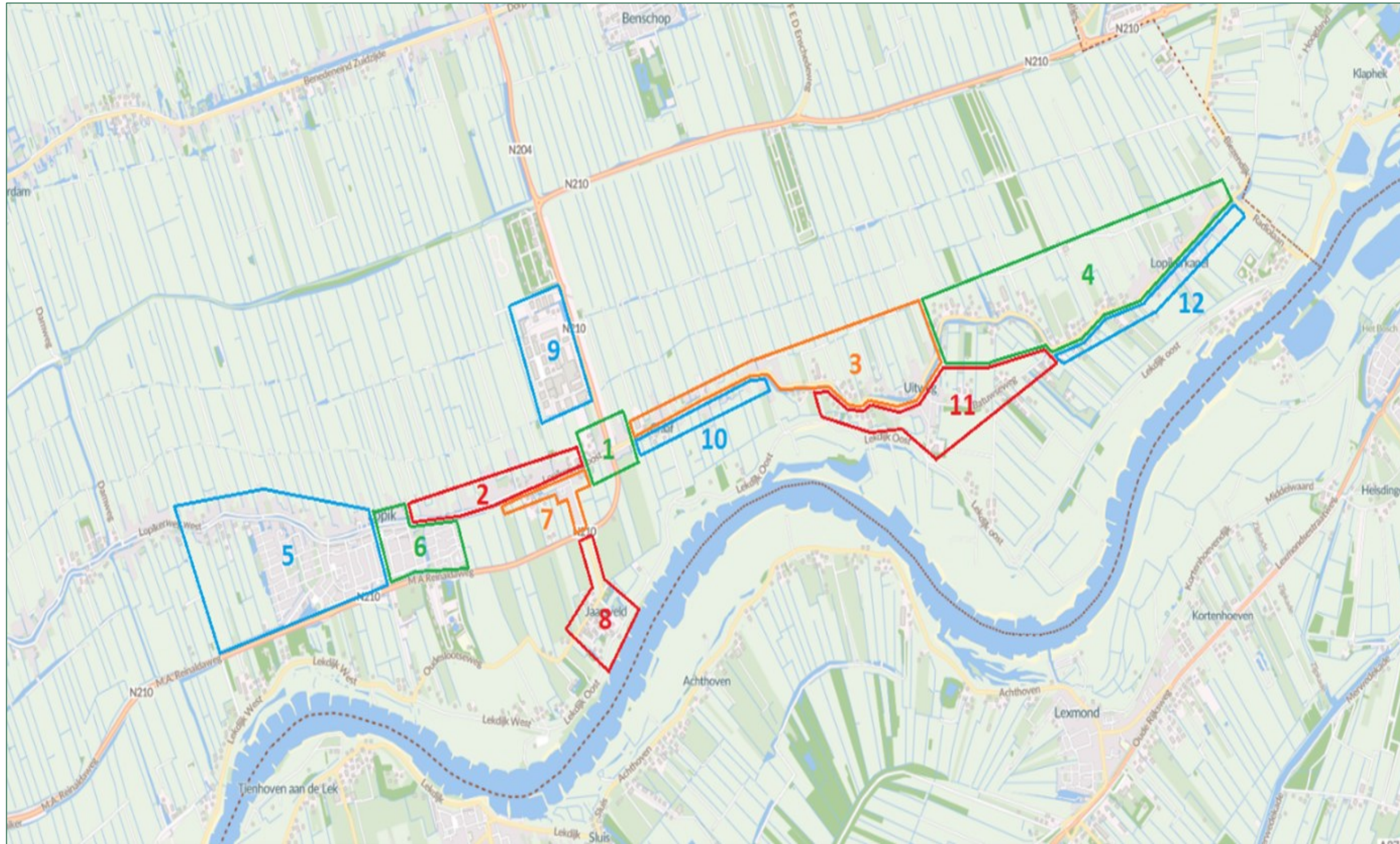
## Bijlagen

### A. Overzichtstabel presentie klankbordgroepsessies

| Deelgebied/ organisatie                     | Naam lid (18 leden): | Aanwezig bij meeting: 1 | Aanwezig bij meeting: 2 | Aanwezig bij meeting: 3 | Aanwezig bij meeting: 4 | Aanwezig bij meeting: 5 | Totaal | Eerste peiling | Ingevuld reactieformulier |
|---------------------------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------|----------------|---------------------------|
| Duurzaam Lopikerwaard, werkgroep Mobiliteit | Deelnemer 1          | Nee*                    | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 2          | Nee*                    | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Nee                     | 3      | Nee            | Nee                       |
| LTO                                         | Deelnemer 3          | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
| Ondernemersvereniging Lopik (OVL)           | Deelnemer 4          | Ja                      | Ja                      | ?                       | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
| Bedrijvenvereniging De Copen                | Deelnemer 5          | Ja                      | Nee                     | Nee                     | Ja                      | Nee                     | 2      | Nee            | Ja                        |
| 1                                           | Deelnemer 6          | Ja                      | Ja                      | ?                       | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 7          | Ja                      | Ja                      | ?                       | Ja                      | Nee                     | 3      | Nee            | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 8          | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Nee**                   | 4      | Nee            | Nee***                    |
|                                             | Deelnemer 9          | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | 5      | Ja             | Ja                        |
| 2 en 7                                      | Deelnemer 10         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Ja                      | Nee                     | 3      | Nee            | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 11         | Ja                      | Ja                      | ?                       | Ja                      | Nee                     | 3      | Nee            | Ja                        |
| 3 en 10                                     | Deelnemer 12         | Ja                      | Nee                     | Nee                     | ?                       | Ja                      | 2      | Ja             | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 13         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | ?                       | Ja                      | 3      | Ja             | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 14         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
| 5 en 6                                      | Deelnemer 15         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Nee                       |
|                                             | Deelnemer 16         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Ja                      | Ja                      | 4      | Ja             | Ja                        |
|                                             | Deelnemer 17         | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | Ja                      | 5      | Ja             | Ja                        |
| 4,11 en 12                                  | Deelnemer 18         | Ja                      | Ja                      | Nee                     | Nee                     | Ja                      | 3      | Ja             | Ja                        |
| 8                                           | Deelnemer 19         | Ja                      | Ja                      | ?                       | ?                       | Nee                     | 2      | Nee            | Ja                        |
| Totaal                                      |                      | 17                      | 17                      | 5                       | 15                      | 12                      |        | 12             | 16                        |

|                     |                                                                                                              |                                                                                       |                                                           |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <b>Opmerkingen:</b> | *Deelnemer 1 en 2 waren niet aanwezig bij klankbordsessie 1. Zij werden door iemand anders vertegenwoordigd. | **In plaats van deelnemer 8 was een andere persoon uit hetzelfde deelgebied aanwezig. | ***Deelnemer 8 heeft zich afgemeld voor de klankbordgroep |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|

## B. Overzichtskaart deelgebieden



### Namen van de deelgebieden

|                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| Deelgebied 5 en 6:      | Lopik Dorp          |
| Deelgebied 2 en 7:      | Lopik Oost          |
| Deelgebied 3 en 10:     | Graaf-Uitweg        |
| Deelgebied 4, 11 en 12: | Uitweg-Lopikerkapel |
| Deelgebied 8:           | Jaarsveld           |