



Verslag sessie 7 met klankbordgroep N210/Lopik Oost

Datum

12-12-2024

Voor het programma en de inhoud van deze sessie, zie de Powerpoint presentatie.

Vooraf

Niek Aantjes is vanuit LTO vandaag aangeschoven bij de klankbordsessie.

Proces gemeente en provincie

Vraag: Hoe is de wisselwerking tussen gemeente en provincie ten aanzien van het voorlopig ontwerp en in het licht van de plannen van de gemeente om woningen te ontwikkelen op Lopik Oost 2?

Antwoord:

- Lopik Oost 2 kan een eigen aansluiting verkrijgen N210 separaat van kruispunt Graaf. Deze voorkeursvariant maakt dat niet onmogelijk
- Er is nog geen besluitvorming doorlopen voor Lopik Oost 2. Het ontwerp Programma Wonen en Werken (PPWW) is pas deze week gepresenteerd. Daar maakt Lopik Oost 2 onderdeel van uit. Verdere (planologische) planvorming is nog niet gestart;
- De investering voor kruispunt Graaf is toekomstig bestendig. Er worden geen ontwikkelingen onmogelijk gemaakt;
- De reconstructie van kruispunt Graaf is prioritair boven planvormingsprocedures voor woningbouwontwikkeling, die vaak een lange tijd duren.

Vraag: Zijn er gesprekken met de gemeente Lopik over het weren van sluipverkeer op de gemeentelijke wegen?

Antwoord: Nee, die gesprekken zijn er niet. Het is een gemeentelijke opgave om al dan niet maatregelen door te voeren op de Lopikerweg Oost / Graafdijk om deze routes onaantrekkelijker voor doorgaand sluipverkeer te maken. De bijdrage van de provincie betreft het optimaliseren van de doorstroming op de N210, de primaire gebiedsontsluitingsweg door dit gebied. Met het verbeteren van de doorstroming zullen minder automobilisten geneigd zijn ongewenste sluiproutes te nemen, of via deze routes gestuurd worden via hun navigatiesysteem.

Vrachtverkeer

Vraag: In hoeverre zijn bogen en aansluitingen berekend op vrachtverkeer?

Antwoord: Voor alle bochten in het ontwerp zijn rijcurves gemaakt. Op het kruisingsvlak zijn de boogstralen berekend op Lange- en Zware voertuigen (LZV). De bogen van de Lopikerweg Oost naar Graafdijk zijn berekend op het maatvoerend voertuig: trekker + oplegger (16,5 meter).

Fietstunnel

Vraag: Waarom is er geen fietstunnel ingepast?

Antwoord: De mogelijkheid van een fietstunnel is onderzocht. Samengevat is de uitkomst van dit onderzoek dat de benodigde kosten voor een fietstunnel niet opwegen tegen de positieve effecten van een fietstunnel. Ter overbrugging van het hoogteverschil is een fors ruimtebeslag benodigd. Hiervoor moeten verschillende percelen worden aangekocht en woningen worden geamoveerd, wat met de nu gekozen oplossing niet het geval is. De kosten hiervoor komen nog bovenop de bouwkosten en wegen conform het beleid van de provincie niet op tegen de baten.

Landbouwverkeer en parallelwegen

Vraag: Hoe is de provincie gekomen tot de huidige afweging van de plek van het (land)bouwverkeer en de inrichting van de parallelwegen?

Antwoord: de provincie heeft hier beleid voor vastgesteld. Dit beleid wordt gevolgd, tenzij uit de praktijk blijkt dat het gewenst is om toch andere keuzes te maken. Leidend is het beleid Netwerkperspectief 2040 waarin een toekomstbeeld is ontwikkeld om voor dit gedeelte van de N210 een snelheidsregime van 80 km/u te hanteren. De keuze voor 80 km/u of 60 km/u op de provinciale wegen wordt vanuit de logica in het netwerk gemaakt. Op veel plekken is het instellen van 60 km/u op de provinciale gebiedsontsluitingswegen niet gewenst, omdat dit leidt tot een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet (de gemeentelijke (erftoegangs)wegen).

Naast het Netwerkperspectief 2040 is ook de door GS vastgestelde nota Parallelwegen en Landbouwverkeer van toepassing. Hierin is een afwegingskader ontwikkeld voor de plek van het (land)bouwverkeer: op de parallelweg, hoofdrijbaan of via het onderliggend wegennet. De parallelwegen van de provincie zijn bestemd en worden ontworpen voor (land)bouwverkeer, plaatselijk bestemmingsverkeer en doorgaand fietsverkeer. Wanneer er dermate veel fietsers op de parallelweg zijn dat het ongewenst is dat dit mengt met (land)bouwverkeer, biedt de Nota Parallelwegen en Landbouwverkeer ruimte om landbouwvoertuigen op de hoofdrijbaan te situeren. Van deze situatie (een voldoende hoog aantal fietsers op de parallelweg) is op de N210 bij Lopik-Oost geen sprake.

Maatwerk om hiervan af te wijken is mogelijk, maar dan moet er gemotiveerd worden afgeweken van het vastgestelde beleid. Op dit moment heeft de provincie geen motief om af te wijken van dit beleid. Wel zullen we dit in fase 2 van het studieproject of in de gebruikersfase verder analyseren.

Wij herkennen overigens de zorg vanuit de omgeving over ongewenst gebruik van de parallelweg in de bocht bij kruispunt Graaf. Ook in de nieuwe situatie is hier mogelijk sprake nog van een risico op sluipverkeer. Wij zullen in fase 2 en mogelijk ook nog in de gebruikersfase de situatie analyseren en waar mogelijk werken aan een oplossing. Hierbij is ons doel om in overleg te treden met de gemeente Lopik omdat de problematiek samenhangt met de inrichting van de Lopikerweg Oost. Zoals door bewoners ook aangeven dient hier integraal naar gekeken te worden.