



Reactienota naar aanleiding van vragen en opmerkingen inloopbijeenkomst Lopik, project N210, op 12 december 2024

Plannen zien er indrukwekkend uit en zijn hopelijk is dit de oplossing voor een vloeiende verkeersstroom in de spijstijden . Naar mijn mening zou dit veiliger en een nog betere doorstroom kunnen hebben door een fietstunnels aan te leggen .Een op huidig oversteekplaats aan de Graafdijk en een op fietspad vanuit industrieterrein. Daar in de spijstijden veel fietsverkeer is zou het mooi zijn als deze fietsers geen belemmering zijn voor autoverkeer (minder wachttijden ,dus betere doorstroom). Daarbij is voor fietsers ook stuk veiliger en prettiger .	De mogelijkheid van een fietstunnel onder de N210 bij kruispunt Graaf 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 gesloopt, wat met de nu gekozen oplossing niet het geval is. De kosten hiervoor komen nog bovenop de bouwkosten plus de nodige risico's vanwege de technische complexiteit en wegen conform het beleid van de provincie niet op tegen de baten. Hetzelfde geldt voor het industrieterrein. Hier voorzien wij een verplaatsing van de OV-halte bij de calamiteitendoorgang naar de kruising Copenweg met daarbij een forse opwaardering van de OV-halten bij kruising Graaf. Samen met deze verbeteringen van voegen we (fiets)verbindingen van en naar de OV-halten toe nabij het industrieterrein aan de westzijde van de N210.
Zouden we met elkaar deze kosten niet beter kunnen gebruiken voor wat bredere en goede handhaving en snelheid beperking op de bestaande situatie / wegen? Denk dat dit ook voor de bestaande bewoners een goede optie zou zijn. Laat de mensen in de bestaande omgeving gewoon wonen, dit kan niet afgenomen worden.	De N210 ligt hier buiten de bebouwde kom van Lopik en gezien de functie van de weg (gebiedsontsluiting met name bedoeld voor het doorgaand verkeer) is deze provinciale weg ingericht op een maximale snelheid van 80m km p/u. Om de snelheid af te remmen bij sommige kruisingen, zoals die met de S.L. van Alterenlaan, is de maximale snelheid op deze locaties 60 km p/u. De provincie richt de wegen op deze maximale snelheden in. Indien verkeershandhaving gewenst is, zullen we een beroep doen bij de politie en Openbaar Ministerie. De provincie heeft zelf geen handhavende taak maar is wegbeheerder.

	Wij begrijpen uw zorg over handhaving en snelheid maar deze oplossing is niet enkel voor de verkeersveiligheid. De weg zit, en met name de kruisingen, aan de maximale capaciteit waardoor de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan. De oplossing geeft daarmee op een veiligere en toekomstbestendige manier ruimte voor de toekomst.
Ik heb goede hoop dat dit de (grote) verkeersdruk op de Lopikerweg Oost ten goede gaat komen. Ik ben benieuwd wat de verwachtingen zijn voor de verkeersdruk op de Lopikerweg Oost en of er ondersteunende maatregelen zijn (gepland) om het sluipverkeer verder terug te dringen, eventueel al vanaf de lekdijk/A2. Ik lees dat de maximumsnelheid van 80km wordt gehandhaafd. Ik ben benieuwd of er onderzocht is of de maximumsnelheid tussen het knooppunt met de S.L. van Alterenlaan en het nieuwe kruispunt Graaf niet over de hele lengte naar 60 km/uur en zo ja, wat de uitkomst daarvan was. Ik kijk in Schoonhoven altijd met jaloezie waarde doorgaande weg langs het dorp overal een maximumsnelheid van 60 km/uur heeft in plaats van de 80 km/uur die er in Lopik wordt gehanteerd. Ik heb de indruk dat dat de leefbaarheid in de direct naastgelegen woongebieden en de geluidsoverlast daar ten goede zou komen	Ervaring leert ons dat als verkeersknelpunten op de provinciale weg worden opgelost dat er dan minder verkeer over het onderliggende wegennet (zoals de Lopikerweg Oost) gaat rijden. Wij gaan hier in deze situatie ook vanuit. Echter zijn er wel een aantal zaken waarbij wij ons afvragen of dit in een zelfde mate zal gaan gebeuren als in andere delen van de provincie. Dit komt door 2 eigenschappen: 1. Veel verkeer met bestemming Lopik-dorp maakt gewoontegetrouw gebruik van de Lopikerweg Oost-west i.p.v. de N210 volgen naar Europasingel en/of Vrijheidslaan. 2. Het blijft nog steeds mogelijk om via de Lopikerweg Oost-oost in de richting van de aansluiting A2/Nieuwegein Zuid te rijden. In het ontwerp wordt, ook op basis van input uit de klankbordgroep, ingespeeld op deze eigenschappen. De hogere ligging van het kruispunt maakt dat je voor de Lopikerweg Oost-oost voor je gevoel een stuk moet omrijden. Daarnaast zullen we net als voor de westzijde met de instelling van het verkeerslicht zorgen voor een langere groentijd op de doorgaande rijbanen en zullen de aansluitingen van de Lopikerweg Oost een ontmoediging kennen door langere roodtijden. Verder maatregelen aan de Lopikerweg Oost voorzien wij als provincie niet. Hiervoor staat de gemeente aan de lat. Zij hebben aangegeven dat zij na de provinciale besluitvorming voor kruispunt Graaf aan de slag gaan met het onderhoud, en daarbij een mogelijke inrichtingsverandering, van de Lopikerweg Oost. Dit ook op basis van input die voortkomt uit de gehouden enquête in april 2023. De uitkomsten hiervan zijn terug te vinden op de website www.n210-lopik.nl Wat betreft de 80km/u. Op basis van het provinciale beleid is de N210 tussen Schoonhoven en de kruising N210/N204 gecategoriseerd als een

	80km/u-weg. Hier maken we komend jaar een uitzondering voor bij de kern Lopik om het daar naar 60km/u terug te brengen voor de leefbaarheid en het inrichten van de parallelweg als fietspad/fietsstraat onder de bebouwde kom. Voor de overige delen van de N210 gaan we geen 60km/u invoeren. Dit omdat deze snelheid niet past bij het wegsoort en de omgeving (meer open landschap). Met uitzondering lokale 60km/u bij de kruisingen Cabauw en de S.L. van Alterenlaan vanwege de ongeregelde fietsoversteek.
Het voorgestelde plan voor de nieuwe ontsluiting Lopikerweg oost N210 wordt er geen rekening mee gehouden dat de Lopikerweg oost ter hoogte van de Dorpstraat t/m N210 niet geschikt als ontsluitingsweg voor het gehele Lopik dorp. Zo zie ik nu de toestand van de Lopikerweg oost: De weg ziet er niet uit er wordt te hard gereden te veel vrachtverkeer. VOORSTEL: Haal eerst de onnodige wegblokkeringen weg op de Lopikerweg oost maakt er een 30 KM weg van want het is trouwens bebouwde kom. En maakt de ontsluiting naar de N210 waar de meeste woningen staan. Kijk eens naar de buurgemeente Schoonhoven daar heeft elke woonkern een aansluiting op de N210. Het lijkt nu wel dat er voor 1 ondernemer (een groot transport bedrijf wat niet thuis hoort in zo'n buurtschap) een oplossing moet komen om alle verkeer over de Lopikerweg oost te dwingen. Er wordt gepraat dat alle ander oplossingen een aantasting is van het groene hart maar men laat wel uitbreidingen toe van grote transport bedrijven die het groene hart aantasten?	Wij zijn ons bewust van de inrichting van de Lopikerweg Oost richting Lopik-dorp als wel in de richting van IJsselstein. Samen met de gemeente en de klankbordgroep zijn deze aspecten meermaals besproken en getoetst. De Lopikerweg Oost is van de gemeente. Zij heeft aangegeven dat zij na provinciale besluitvorming rond kruispunt Graaf aan de slag gaat met het onderhoud, en daarbij een mogelijke inrichtingsverandering, van de Lopikerweg Oost. Dit ook op basis van input die voortkomt uit de gehouden enquête in april 2023. De uitkomsten hiervan zijn terug te vinden op de website www.n210-lopik.nl Wat betreft uw laatste opmerking over de aantasting van het Groene Hart. Als provincie werken wij een oplossing uit die het Groene Hart zo min mogelijk aantast. Dit op basis van ons beleid. Er is ook beleid vanuit de provincie voor de linten. De provincie kent de voorkeur om transportbedrijven op bedrijventerreinen te situeren, het liefst in de dichte nabijheid van de rijkswegen (snelwegen). Echter zijn er bestemmingsplannen en besluiten van de gemeente die de ruimte geven voor het toestaan van uitbreidingen van grote transportbedrijven.
Ik ben bij de oprichtingsavond geweest van de klankbord groepen. Ik heb er toen bewust voor gekozen om niet aan een klankbordgroep deel te nemen. Ik had er geen vertrouwen in dat een klankbordgroep invloed kon uitoefenen. Ik denk dat mijn voorgevoel terecht was. De meeste mensen in de klankbordgroep wilden graag een tunnel, men was alleen bevreesd voor een onveilige situatie als deze te ver bij de bewoonde wereld vandaan kwam te liggen.	De mogelijkheid van een fietstunnel onder de N210 bij kruispunt Graaf is onderzocht. Daarvoor zijn op verzoek van de klankbordgroep meerdere varianten bestudeerd. 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 gesloopt, wat met de nu gekozen oplossing niet het geval is. De kosten hiervoor komen nog bovenop de bouwkosten plus de nodige risico's vanwege de technische complexiteit en wegen conform het beleid van de provincie niet op tegen de baten.

Geen tunnel, terwijl dat naar mijn mening voor een betere doorstroom van de N210 zou zorgen. Ik heb het met uw collega over deze tunnel gehad. Eerst zei hij dat het niet kon, maar toen ik zij dat het wel degelijk kan en dat er voorbeelden van zijn gaf uw college aan dat het wel kon maar dat hiervoor 7 huizen moesten verdwijnen. Geld dus, waarom heeft men dat niet gewoon gezegd. Dit wekt bij mij geen vertrouwen. Maar waarom dan geen (fiets) viaduct? Die heeft veel minder ruimte nodig. Ik heb verschillende mensen uit de omgeving Graafdiijk gesproken, ik en zei vinden het plan zoals het er nu ligt weggegooid geld. (En ik heb ze geen woorden in de mond gelegd) In het plan staat dat de parallelweg 4,5 meter breed wordt, Dat is volgens uw eigen richtlijnen de minimale breedte. Maar een landbouwvoertuig mag (met ontheffing 3,5 meter breed zijn, dan blijft er niet veel ruimte over.	Wat de breedte van de parallelweg betreft: het klopt dat we in het ontwerp uitgaan van 4,5 meter en dat daarmee meer ruimte wordt vrijgemaakt voor de gebruikers. We zijn ons ervan bewust dat er ook landbouwvoertuigen gebruikmaken van deze parallelweg en dat het op sommige punten nog krap is in combinatie met fietsers. Om inhalen te voorkomen, zal de parallelweg worden voorzien van drempels en geldt hier een snelheidsbeperking van 30 km p/u. De provincie geeft enkel een ontheffing af per vervoersbeweging en voor de specifieke route die gereden wordt door voertuigen die breder zijn dan 3 meter. Elk voertuig dat breder is dan 3 meter is daarmee zonder ontheffing niet toegestaan op het provinciaal areaal.
Er zijn veel varianten gepasseerd. Deze is t geworden. Een verplaatsing. Het argument was dat er onvoldoende ruimte is op de huidige plaats, en het zou helpen om het sluipverkeer richting Lopikerkapel te verminderen. Dat laatste wordt inmiddels betwijfeld. Wel is het voor fietsers en voetgangers niet fijn om een omweg te maken. Dus is bedacht om de kruising zo min mogelijk te verplaatsen. Al werkende weg wordt duidelijk dat er, ondanks de verplaatsing, alsnog een huis, aan de oostzijde van de N210, moet wijken om de Lopikerweg Oost aan de oostzijde, aan te laten sluiten op de kruising. Aan de westzijde dient ook een behoorlijke ingreep plaats te vinden om de aansluiting te realiseren. Inmiddels zijn de huizen aan de Lopikerweg Oost aan de west zijde van de N210 ook weg. Er ligt veel ruimte nu. Voldoende om een kruising op te knappen zonder deze te verplaatsen. Wat lost het huidige plan op? – Fietsers en voetgangers dienen nog steeds de N210 met een stoplicht over te steken. Dit verandert niet. Het risico dat zij aangereden worden wanneer ze niet snel genoeg bewegen blijft dus nog steeds aanwezig. – Doorstroming zal hier verbeteren. Echter, wat levert dat op als de kruisingen bij Lopik niet zijn aangepast, en de situatie bij Schoonhoven blijft zoals ie nu is ?	De keuze is inderdaad gevallen niet op het verbeteren van het huidige kruispunt Graaf maar het verplaatsen van dit kruispunt. Samen met de klankbordgroep is overigens ook gekeken naar wat er mogelijk is aan verbeteringen op het huidige kruispunt Graaf. Een rotonde op kruispunt Graaf zou vanwege de benodigde capaciteit een turbotrond moeten worden met twee rijstroken. Het risico is dat deze oplossing nog méér verkeer aantrekt, ook waarschijnlijk sluipverkeer dat van en naar de Lopikerweg Oost rijdt. Bovendien heeft een dergelijke oplossing vanwege het ruimtebeslag een forse impact op bewoners in de directe omgeving (sloop van woningen) en lost het de problemen met de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers niet op. Om deze redenen is een dergelijke oplossing afgefallen. Een geregelde oversteek bij het nieuwe kruispunt voor fietsers en voetgangers, zoals in het ontwerp nu ingetekend, biedt vergeleken daarmee naar onze mening meer concrete verbeteringen. De doorstroming van het verkeer wordt tevens verbeterd door niet alleen de N210 aan te passen ter hoogte van het nieuwe kruispunt Graaf maar ook verderop bij de kruisingen met de Copenweg en aansluiting N204. Door de verkeerslichten op al deze kruisingen op elkaar aan te sluiten, wordt de doorstroming beter gereguleerd. Dat er een omrijdtijd aan deze oplossing zit, klopt. We hebben in het ontwerp deze omrijdtijd zo beperkt mogelijk gehouden. Daar staan overigens voor

– We dienen in het achterhoofd te houden dat de N210 een escape route is wanneer de A12 druk is. Anders gezegd: hoe vlotter de N210, hoe meer verkeer van de A12 af komt richting Rotterdam Er liggen nadelen aan het verplaatsen/huidig plan. – Verkeer moet omrijden. Vooral voor fietsers en voetgangers is dit wel een ding. – Het vraagt veel ruimte, en gaat dus veel goede landbouwgrond verloren. – Bij aantal woningen worden de bewoners, zowel aan de oost- als de westzijde van de kruising, zwaar beperkt in hun kwaliteit van wonen doordat een deel van hun erf/bebouwing verloren gaat en de weg wel heel dicht langs hun huizen gaat. – De kosten zullen zeer hoog worden doordat het een heel groot project geworden is. Veel wegen aanleg, veel ruimtebeslag. Zowel landbouwgrond als ook bebouwing dienen te wijken. – Er is ook een stuk park bedacht. Volstrekt onnodig voor het aanleggen van een weg. Conclusie: De Lopikerweg is slechts een buurtweg. Weliswaar een buurtweg met behoorlijk verkeer, maar nog steeds een buurtweg. Wat nu is bedacht, is daarom niet in verhouding, het lost te weinig op, geeft grote nadelen voor de omgeving, en kost veel geld.	gebruikers van het OV weer voordelen tegenover door een snellere en kortere overstap met uitwisseling tussen de buslijnen op het nieuwe kruispunt Graaf. We zijn het overigens met u eens dat geen enkele oplossing gerealiseerd kan worden zonder dat er hier grondverwerving nodig is. Ook wanneer er op de het huidige kruispunt Graaf een rotonde zou komen en/of een tunnel onder de weg betekent dit dat we de percelen en woningen zouden raken. We zijn ons er zeer wel van bewust dat dit een belangrijk punt is omdat dit direct de belangen raakt van de betrokken grondeigenaren en gaan hier daarom zo zorgvuldig mogelijk mee om. Voor wat betreft de kosten/batenanalyse: alle oplossingsrichtingen die zijn bestudeerd, hebben wij hierop vergeleken. De variant voor het verplaatsen van kruispunt Graaf kwam hierop als beste uit de scores. Wat betreft de Lopikerweg Oost heeft u gelijk dat dit een buurtweg betreft. Het is daarom ook gemeentelijk areaal. Met de oplossing hebben wij in principe enkel de Lopikerweg Oost op een andere locatie aangesloten en de parallelweg verbeterd. In het proces hebben wij, zoals u weet, ook geprobeerd om oplossingen voor de Lopikerweg Oost mee te nemen. De gemeente heeft besloten om de planvorming voor het onderhoud van de Lopikerweg Oost en mogelijke aanpassingen na de besluitvorming voor kruispunt Graaf te starten. Wij raden u dan ook aan om met de gemeente in gesprek te gaan over de functie en inrichting van de Lopikerweg Oost. Afsluitend. Wij zijn niet van plan een park aan te leggen maar dienen de oplossingen zoveel landschappelijk en cultuurhistorisch in te passen. Deze inpassing zal met specialisten in het vervolgtraject worden uitgewerkt. Hiervoor is ruimte in het voorlopig ontwerp voor gereserveerd.
Fietsverkeer Graafdijk richting Montfoort (middelbare school), aandachtspunt is veiligheid oversteken vanaf Graafdijk naar de weg in de nieuwe situatie, gezien sluipverkeer Graafdijk/B-weg vanuit Graafdijk naar N210	Dank voor uw opmerking. Fietsers worden in de nieuwe situatie over de oranje fietsroute geleid, deze route is zo ontworpen dat er weliswaar een oversteek is maar het fietsverkeer wordt overal gescheiden van het autoverkeer.

Lichten auto's komen bij ons in de kamer te schijnen	Dank voor uw opmerking. Bij het uitwerken van het ontwerp voor de wegaanpassingen zullen we hiermee zo goed mogelijk rekening houden.
--	---