



20250401 Klankbordgroepbijeenkomst N210 Lopik Oost

Informatie- & werksessie – samenvatting gestelde vragen en opmerkingen

Investeringsbeslissing fase 1 & uitwerking fase 2

Naam Vergadering	20250401 Klankbordgroepbijeenkomst N210 Lopik Oost
Datum	01-04-2025
Aanwezig vanuit provincie	Ron van Dopperen, Jesse Ooijevaar, Mario Nijland, Derk Dohle, Hafida Ochan, Lars
Utrecht	Neetens
Verslaglegging	Mirelle Huiberts
Documentnummer	UTSP-2059910094-8267

1. Inleiding

Gert Verweij, Harold van Beek en Chris van Kesteren sluiten vanuit Streetfurniture aan bij deze klankbordgroepsessie. Dit in verband met het bespreken van de varianten Fase 2 zuid en de mogelijke gevolgen van de ontwerpen voor hun bedrijf. Zij zijn aanwezig om toe te horen en onthouden zich van stemming over de varianten.

2. Investeringsbesluit

Toelichting op het investeringsbesluit Fase 1 – kruispunt Graaf -CADO:

- Het betreft een investeringskrediet van EUR 23 miljoen, inclusief +/- EUR 10 miljoen grondverwerving. Let op: op grondverwerving wordt niet afgeschreven. Medio 2025 zal de Provinciale Staten op basis van de Kadernota het budget autoriseren. In de bouwkosten van EUR 13 miljoen zitten alle werkzaamheden inbegrepen, waaronder de fasering, verkeersmaatregelen, voorbelasting, etc. De oplossing Graaf kan grotendeels buiten het huidige traject gebouwd worden. Hierdoor wordt verkeersoverlast tot een minimum beperkt.
- Gesprekken over grondverwerving zijn nog gaande.
- De coördinatie van de verkeersmaatregelen voor alle bouwprojecten (alle overheden) verloopt via de Regio Regie. Hier worden trajecten 1 tot 3 jaar van tevoren gepland.

3. Ontwerp Fase 2, noordelijk deel

Is het MOB-terrein nog in functie?

In de afgelopen jaren wordt het terrein gebruikt als tijdelijke opslagplaats voor flexwoningen. Het terrein valt onder beheer van het Rijksvastgoedbedrijf. Het terrein blijft voorlopig in functie. Er worden door de provincie nog gesprekken gevoerd met het Rijksvastgoedbedrijf en Defensie.

Is het mogelijk om op de kruising N210/N204 een aparte oversteek aan te leggen voor fietsverkeer, zodat landbouwverkeer los daarvan kan?

Het is niet wenselijk dat landbouwvoertuigen kwetsbare fietsers op het kruisvlak moet passeren. Ook het plaatsen van fietsers achter landbouwverkeer bij het verkeerslicht is onwenselijk, aangezien de fietser dan uit het zicht van het landbouwvoertuig is.

Kan er een apart pad naast de parallelweg worden aangelegd voor fietsers?

De parallelweg is nu al op veel plaatsen te smal voor landbouwverkeer. Dus daar moet actie ondernomen worden. Als er dan nog een extra pad voor de fietsers gemaakt wordt, wordt het extra duur. Zeker ten aanzien van de hoeveelheid fietsers die per dag gebruikt maken van de parallelweg. Het verbreden van parallelwegen is vaak duur, en ruimtegebrek kan een probleem zijn. Daar is het provinciaal beleid op ingericht om dit kosten-baten technisch zo voordelig mogelijk te realiseren.

Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan?

De keuze om landbouwverkeer al dan niet toe te laten op de hoofdrijbaan verschilt per regio, afhankelijk van de hoeveelheid landbouwverkeer. In de omgeving Lopik is sprake van veel landbouwverkeer vooral ook over langere afstanden. Niet alleen voor de landbouw maar ook voor vervoer van zand e.d.. Daar wordt een landbouwvoertuig als alternatief gebruikt voor vervoer van zand met vrachtwagens met kiepers. Dit maakt dat er meer dan in andere regio's veel landbouwverkeer op de hoofdrijbaan komt buiten de bebouwde kom. Daarbij is het snelheidsverschil dan te groot. Vandaar dat conform beleid het landbouwverkeer op de parallelweg blijft.

Het landbouwverkeer rijdt vaak hard en maakt weinig ruimte voor fietser is de ervaring. Kan de provincie daar wat aan doen?

Het gevaar bij de interactie tussen landbouwverkeer en fietsers heeft ook te maken met houding en gedrag van beide partijen. De provincie Utrecht werkt aan gedragsverandering om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld met de trekkerscursus waarbij jongeren ervaren hoe het is om ingehaald te worden door een trekker.

Bij de hoofdrijbaan en parallelweg tussen N210/N204 en de Copenweg wordt de 2x2 rijbanen toegepast. Er is een reservering opgenomen t.b.v. het groen.

Is het nodig om een huiskavel op te offeren voor het compenseren van het groen?

De provincie Utrecht moet voldoen aan het beleid op het gebied van landschap en natuur. Op deze manier wordt de compensatie van extra verharding verwerkt in het ontwerp. In het voorlopig ontwerp (VO) is nu deze hoeveelheid groen gereserveerd o.a. ter versterking van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de volgende ontwerpfase - naar definitief ontwerp (DO) - wordt met een landschapsarchitect gekeken naar een geschikte inpassing van het groen. Op dat moment wordt de reservering van de compensatie verder bekeken.

Toelichting ontwerp ondernemers

Het kruispunt N210/Copenweg wordt op 16 april aanstaande toegelicht aan de ondernemers van het bedrijventerrein de Copen. Het kruispunt is afgestemd met de gemeente Lopik en GPI. In overleg met het Rijksvastgoedbedrijf en Defensie wordt de hoofdontsluiting van het MOB-complex omgeleid. Vanuit 'Goed op weg' zijn er gesprekken geweest met de gemeente en ondernemers over alternatieve manieren van vervoer, maar hier is weinig tot geen reactie op gekomen.

Ontwerp Fase 2 Zuidelijk deel

Het ontwerp van de hoofdrijbaan en de parallelweg tussen kruispunt N210/ S.L. van Alterenlaan en kruispunt Graaf is gebaseerd op geldende richtlijnen voor wegontwerp en provinciaal beleid waar de Nota parallelwegen en landbouwverkeer één van de onderdelen van is.

Waarom wordt hier geen VRI (verkeersregelininstallatie) aangelegd?

De intensiteiten van het verkeer op dit kruispunt aantakende S.L. van Alterenlaan zijn te laag, waardoor de investering in een VRI-kruising kosten-baten technisch niet positief uitvalt.

Wordt er gebruik gemaakt van geluidsreducerend asfalt?

Op een groot deel van het traject zijn geen woningen in de buurt, dus er wordt geen geluidsreducerend asfalt aangelegd. Er is geen sprake van overschrijding van grenswaarden voor geluid in woongebieden. Wel is er een uitzondering bij de kruising S.L. van Alterenlaan. Hier wordt ten noorden van de hoofdrijbaan een

geluidreducerende vangrail gerealiseerd. Op kruispunten wordt vanwege wringende verkeersbewegingen nooit geluidreducerend asfalt gelegd. De werking en de levensduur van het asfalt worden hierdoor zeer negatief beïnvloed.

Wat is het effect van het gehele ontwerp N210 Lopik Oost op de doorstroming?

- Het systeem kan het verkeer goed verwerken en moet volstaan tot na 2040. Hierbij is rekening gehouden met de autonome verkeersgroei en groei door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.
- De turbotondes bij IJsselstein kunnen straks meer verkeer verwerken.
- De VRI's communiceren in de toekomst met elkaar, wat moet zorgen voor een maximalisering van de capaciteit van de N210.
- De extra aansluiting bij Lopik Oost 1 en het toekomstige Lopik Oost 2 is nog niet van tafel.

Hoe ziet de bermverharding eruit op de parallelweg?

De bermverharding varieert, afhankelijk van de functie en het gewenste effect. Hiervoor gelden landelijke ontwerprichtlijnen. Langs de parallelweg wordt een gladde bermverharding gebruikt, met grasbetontegels zonder profiel. Zodat deze over rijdbaar zijn voor fietsers. Op de provinciale weg wordt gebruik gemaakt van bermverharding met een ribbelig profiel, zodat automobilisten worden gewaarschuwd door gevoel in het stuur en geluid van de banden dat ze naast de rijloper rijden.

Wat is de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen?

De maximumsnelheid hangt af van het voertuig maar is gemaximaliseerd op 40 km/uur zowel binnen als buiten de bebouwde kom, op de openbare weg.

4. Pauze

5. Werksessie parallelweg N210

- Uitwerking volgens provinciaal beleid
 - Variant 1B: Parallelweg ETW-2 4,5m, 60cm bermverharding, plateaus 30km/u (om 500m) en 6.00m (5,55m) obstakelvrije zone
- Uitwerking afwijkend van provinciaal beleid
 - Variant 1A: Parallelweg ETW-2 4,5m, 60cm bermverharding, plateaus 30km/u (om 500m) en geleiderail in tussenberm HRB/PPW (reeds getekend in SO d.d. 28-05-2025 gedeeld met klankbordgroep)
 - Variant 2: Uitwerking gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering smalspoor landbouwverkeer
 - 2A: Fietssluis (+/-hmp 39,2), fietspad 3,6m en geleiderail in tussenberm HRB/PPW
 - 2B: Fietssluis (+/-hmp 39,2), fietspad 3,6m en 6.00m (5,55m) obstakelvrije zone

Opmerkingen KBG:

Variant 1a

Geen opmerkingen.

Variant 1b

- Slechte oplossing om sluipverkeer van/naar te verminderen.
- Slechte oplossing voor fietsers en voetgangers op parallelweg (onveilig).
- Waarom hier wel een bredere berm tussen parallelweg en sloot tov de fietsvarianten.

Variant 2a

- Verkeerssnelheid N210 -> 60 km/uur Zijdegeweg t/m kruispunt N210/N204.
- Meer ruimte maken tussen sloot en parallelweg.
- Prima oplossing: landbouw en werkverkeer op hoofdrijbaan, veiligst voor fietsers en voetgangers, geen sluipverkeer via parallelweg.
- Sluipverkeer tegenhouden met sluis, wel doorgang fietsers.
- Stuk 60 km/uur maken tot stoplichten vanaf kruising Jaarsveld.
- Veilig voor fietsers en voetgangers, geen sluipverkeer, trekkers op de hoofdrijbaan.
- Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan vanaf Zijdegeweg t/m kruispunt N210/N204.
- Landbouwverkeer tot N204 op de hoofdrijbaan.

Variant 2b

- Goedkoper om van parallelweg fietspad te maken met alle landbouwverkeer op rijweg.
- Eenduidigheid: landbouwverkeer altijd op de rijweg -> zorgt voor duidelijkheid bij iedereen = minder ongelukken = minder doden.
- Eenduidigheid van belang -> landbouwverkeer op de provinciale weg en parallelweg alleen voor fietsers tussen Zijdegeweg en Copen.
- Eenduidigheid, 1 regel, alle landbouwverkeer op de rijweg tussen Schoonhoven en Montfoort -> veel beter te handhaven = minder ongelukken
- Minder veilig voor fietsers en voetgangers door ontbreken van rail.
- 6 meter tussenberm is wel plezieriger voor welbevinden fietsers en voetgangers.
- Berm tussen fiets/ voetpad en sloot is erg smal.

Stemmen KBG, in aantallen:

Variant 1a: 1

Variant 1b: 0

Variant 2a: 7

Variant 2b: 3