

## N210 Lopik, traject 21A: Zijdeweg–S.L. van Alterenlaan

### Vragen & antwoorden (Q&A) naar aanleiding van de inloopbijeenkomst op 2 juni 2022

---

Onderstaande vragen zijn ontvangen tijdens de inloopbijeenkomst op 2 juni 2022 en via de e-mail. Soortgelijke vragen zijn zoveel mogelijk per onderwerp gebundeld. Antwoorden op individuele vragen die van toepassing zijn op een eigen situatie zijn hier niet opgenomen, maar zijn direct aan de vraagsteller teruggekoppeld.

---

#### GELUIDSREDUCERENDE MAATREGELEN

##### Vraag

Waarom geen geluidreducerende vangrail ter hoogte van het Herman de Manpark en van het Oosterhoffpark? Velen hebben de wens geuit om de vangrail verder door te trekken. Daarnaast stond er op het schetsontwerp geen geluidreducerende vangrail getekend ter hoogte van de bushalte bij het gemeentehuis. Worden daar geen maatregelen genomen?

##### Antwoord

De provincie komt tegemoet aan de wens voor een extra geluidreducerende vangrail op deze locatie, om de leefomgeving te verbeteren. De vangrail zal daarbij verder naar het oosten worden doorgetrokken tot voorbij de in aanbouw zijnde wijk Lopik Oost. Op dit gedeelte wordt ook geluidreducerend asfalt aangebracht.

Ter hoogte van de bushalte bij het gemeentehuis komen geluidreducerende kokosmatschermen van één meter hoog.

##### Vraag

Zijn er resultaten bekend van proeven met geluidreducerende vangrails?

##### Antwoord

De geluidreducerende vangrail is geen proef maar een maatregel voortkomend uit het saneringsprogramma 'Provinciale weg N210 ter hoogte van wegvak Vrijheidslaan-Europasingel te Lopik'. De geluidreducerende vangrail is een geteste en inmiddels beproefde maatregel met positieve resultaten. Het voordeel van de deze geluidreducerende maatregel is dat deze dicht bij de weg kan worden geplaatst waardoor het geluidreducerend effect relatief groot is voor een laag scherm. Uit metingen blijkt dat de vangrail het geluid kan reduceren tot 5 dB. Overigens treedt dit effect alleen op als vanuit de woning de banden op de weg niet zichtbaar zijn. Voor meer informatie verwijzen we naar de website van ingenieursbureau Movares <https://movares.nl/projecten/innovatieprijs-geluidvangrail/>

##### Vraag

Een aantal bewoners van de Meester van Dijkelaan, de Laan van Lezoux en de Maria-Louiselaan geven aan geen geluidswal achter hun huis te willen vanwege het mooie uitzicht. Zij ervaren geen geluidsoverlast en willen daarom bezwaar maken. Een vermindering van 3 dB op 70+ dB vinden zij bovendien onvoldoende opleveren. Naast deze tegenstanders zijn er ook voorstanders die de geluidsbelasting graag zien dalen.

##### Antwoord

Er wordt een geluidreducerende vangrail geplaatst (dus geen geluidswal) voor een betere verkeersveiligheid en een vermindering van het verkeersgeluid. De vangrail verhoogt de verkeersveiligheid omdat er in de huidige situatie onvoldoende obstakelvrije zone aanwezig is aan de noordzijde van de hoofdrijbaan. De bomen staan dicht op de weg en de berm tot aan de sloot is smal. De geluidreducerende vangrail verlaagt de geluidsbelasting en zorgt daarmee voor een verbetering van de leefbaarheid in de kern Lopik. Daarmee dient deze vangrail een breed algemeen belang. Deze maatregel wordt uitgevoerd in combinatie met de verlaging van de snelheid naar 60 km/uur en de aanleg van geluidreducerend asfalt bij het groot onderhoud. Deze maatregelen samen zorgen naar

verwachting voor een afname van de geluidsbelasting van 5dB. Veel inwoners van het dorp Lopik zullen dit als een verbetering ervaren. Omdat de geluidreducerende vangrail ook de verkeersveiligheid verbetert, zijn er voldoende argumenten om de vangrail te plaatsen.

Tegen deze maatregel kan geen bezwaar worden gemaakt op basis van de wetgeving (o.a. Algemene wet bestuursrecht). In de Interim Omgevingsverordening (IOV) staat opgenomen dat provinciaal wegbeheer niet vergunningsplichtig is voor bouwwerken binnen een afstand van 10 meter van de verharding van de provinciale weg. De provincie heeft de bevoegdheid om deze maatregel te realiseren omdat deze het algemeen belang dient (verkeersveiligheid en geluidreductie). Ook op basis van de provinciale Verordening Natuur en Landschap is de geluidvangrail vergunningvrij te realiseren o.a. omdat er niet gedempt of gekapt hoeft te worden. Daarnaast geldt het niet als een verstoring van het landschap omdat de vangrail aan de rand van stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Ook is er vanuit het bestemmingsplan van de gemeente geen omgevingsvergunning nodig voor de aanleg van de vangrail.

### **Vraag**

Waarom wordt er geen geluidreducerend asfalt aangelegd op het gedeelte langs de nieuwbouwwijk Lopik Oost?

### **Antwoord**

Op de interactieve kaart stond foutief aangegeven dat er geluidreducerend asfalt wordt aangelegd tot de kruising N210/Zijdeweg. Hierbij de correctie: Geluidreducerend asfalt wordt aangelegd vanaf/tot hmp. 35.95, net voordat de bebouwde kom van Lopik aan de westkant begint. Aan de oostzijde van de kruising N210/Europasingel wordt geluidreducerend asfalt aangelegd tot/vanaf hmp 37.85. Hierbij is rekening gehouden met de wijk Lopik Oost. Op basis van de uitkomsten van de inloopbijeenkomst is besloten om de geluidreducerende vangrail verder naar het oosten door te trekken ter verbetering van de leefomgeving.

## **NIEUWE WOONWIJK LOPIK OOST**

### **Vraag**

Waarom krijgt de nieuwe woonwijk geen eigen aansluiting op de provinciale weg en hoe zit het met de belasting van de kruising ter hoogte van het Herman de Manpark als er straks meer verkeer is? Er is nu al een probleem om daar de N210 op te rijden.

### **Antwoord**

Volgens provinciaal beleid worden bij relatief kleine ontwikkelingen geen nieuwe aansluitingen op de provinciale weg toegestaan. Meestal kan het verkeer afgewikkeld worden binnen de restcapaciteit van nabijgelegen kruispunten. In het geval van Lopik Oost is dit mogelijk via de kruising N210/Europasingel. De kruising ligt op korte afstand van Lopik Oost en heeft voldoende restcapaciteit. Deze is doorgerekend tot het jaar 2030. Tijdens de bestemmingsplanprocedure voor Lopik Oost heeft de provincie een mobiliteitstoets uitgevoerd waaruit bleek dat de kruising voldoende capaciteit heeft voor de nieuwe wijk. Bij het groot onderhoud wordt de verkeersregelinstallatie (VRI) omgebouwd naar een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI), ook wel 'slimme verkeerslichten' genoemd. Hierdoor neemt de afwikkelingscapaciteit toe en nemen de wachttijden, met name op de zijtakken, af. Dit voorkomt wellicht in de spits niet altijd een wachtrij, maar over het algemeen is de verwachting dat het verkeer voldoende kan doorstromen.

### **Vraag**

De nieuwe woonwijk Lopik Oost, die nu volop in aanbouw is, lijkt niet opgenomen te zijn in de voorgestelde maatregelen. Via de inspraakprocedures van het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan Lopik Oost heeft een inwoner diverse keren aangedrongen op geluidbeperkende maatregelen vanwege de N210 ernaast. Met als doel gezondheidswinst te bereiken voor de huidige bewoners van Herman de Manpark/Zamenhoflaan én voor de toekomstige bewoners van Lopik Oost. Op dit onderwerp heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lopik besloten tot het toekennen van een hogere grenswaarde geluidsbelasting in plaats van maatregelen. Daarom nu de wens om de snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur uit te breiden op de N210 langs Lopik Oost, op het gedeelte Europasingel–S.L. van Alterenlaan. Beter nu gelijk meenemen in de plannen dan achteraf alsnog moeten integreren. Deze wens is door meerdere bewoners geuit.

## **Antwoord**

De provincie komt tegemoet aan de wens voor een extra geluidreducerende vangrail op deze locatie, om de leefomgeving te verbeteren. De vangrail zal daarbij verder naar het oosten worden doorgetrokken tot voorbij de in aanbouw zijnde wijk Lopik Oost. Op dit gedeelte wordt ook geluidreducerend asfalt aangebracht.

De start-/eindlocatie van de snelheidsverlaging naar 60km/uur-regime blijft ongewijzigd.

Er is in de afweging voor de invoering van 60km/uur rekening gehouden met de nieuwe wijk Lopik Oost en toch besloten om de 60km/uur bij de Europasingel in te stellen. Dit op basis van het afwegingskader in het Netwerkperspectief van de provincie (beleid). Hierin is bepaald dat er 60km/uur op kruisingen wordt ingevoerd als er sprake is van een oversteek voor voetgangers en fietsers. Als er meerdere van deze kruisingen op korte afstand van elkaar liggen, dan wordt de snelheid tussen deze kruisingen ook verlaagd. Dit is het geval bij Lopik. Aangezien Lopik Oost via de bestaande kruising N210/Europasingel wordt ontsloten en er door B&W van Lopik een hogere grenswaarde voor geluid voor de nieuwe bebouwing is vastgesteld, acht de provincie het op dit moment niet noodzakelijk om ruim voor de kruising de snelheid te verlagen.

In de toekomst, als de kruising N210/S.L. van Alterenlaan mogelijk wordt aangepast, wordt opnieuw een afweging gemaakt. Deze afweging wordt gemaakt in samenhang met een oplossing voor kruispunt Graaf en de plannen voor een toekomstig Lopik Oost 2. Deze afweging hoort bij de studie van traject 21B (S.L. van Alterenlaan-rotonde N210/N204) die naar verwachting in het laatste kwartaal van 2022 van start gaat.

Wat betreft Lopik Oost geldt over het algemeen dat elke nieuwe woning wordt getoetst aan het heersende geluidniveau +10 jaar verkeersgroei (prognose). Als er niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde is dit (onder voorwaarden) wel mogelijk met de toepassing van een hogere grenswaarde. Een van de voorwaarden is dat de woning extra dient te worden geïsoleerd om te voldoen aan de eisen voor het binnenniveau, zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012. De acties van de provincie zijn vooral gericht op het verbeteren van de akoestische kwaliteit bij de bestaande woningen (Actieplan Omgevingslawaaï 2018-2023). Het is aan de initiatiefnemer van het woningbouwplan om rekening te houden met de aanwezigheid van de provinciale weg en de daarbij behorende gevolgen.

## **HANDHAVING**

### **Vraag**

Hoe ziet de provincie de handhaving na uitvoering van de maatregelen? Verkeerslichten op de N210 worden vaak genegeerd en op de parallelweg wordt regelmatig harder gereden dan 80 km/uur.

### **Antwoord**

Handhaving is een taak van de politie. De opmerkingen/bevindingen worden meegenomen in de periodieke gesprekken met de politie.

Op de parallelweg tussen S.L. van Alterenlaan en de Europasingel worden plateau's aangelegd om het nieuwe snelheidsregime van 30km/uur te benadrukken. Ook op het andere gedeelte wordt de parallelweg op die manier aangepast. Naar de toekomst toe kijken we of nog meer aanpassingen wenselijk zijn. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van het vervolgonderzoek naar de situatie tussen de S.L. van Alterenlaan en de kruising N210/N204 (traject 21B). Naar verwachting start de provincie in het vierde kwartaal van 2022 met dit onderzoek.

## **VERKEERSVEILIGHEID**

### **Vraag**

Bij het omvormen van parallelweg naar fietsstraat (tussen de Rolafweg en de Vrijheidslaan) is geen rekening gehouden met de verkeersveiligheid van de fietsers in combinatie met de zware voertuigen die 's nachts en in weekenden geparkeerd staan op de Rolafweg ter hoogte van de voetbalvelden. Ook is er geen rekening gehouden met de ontsluiting van (zwaar) verkeer van en naar de gemeentewerf en het bedrijventerrein (MOB).

### **Antwoord**

De fietsstraat is bedoeld om het zware verkeer te gast te laten zijn op dit stuk provinciale parallelweg en daarmee te benadrukken dat ze te maken hebben met fietsverkeer. De zware voertuigen staan op

het beheersgebied van de gemeente. Het is aan de gemeente om af te wegen of zij deze zware voertuigen willen verwijzen naar een andere parkeerplaats. Vanuit de provincie is het beleid dat zware voertuigen voor rustplaatsen gebruik maken van het bedrijventerrein De Copen. Hiervoor is in het ruimtelijk beleid een verwijzing opgenomen.

Ten aanzien van het zware verkeer van en naar de gemeentewerf is de gemeente op de hoogte dat de provincie van mening is dat dit zware verkeer niet past bij de functie van een provinciale parallelweg. De gemeente heeft aangegeven te werken aan een alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein en zo mogelijk ook voor de gemeentewerf.

#### **Vraag**

Waarom wordt de Zijdedweg (noord) weer aangesloten op de kruising, terwijl deze aansluiting er in het verleden juist is afgehaald?

#### **Antwoord**

Op verzoek van de gemeente wordt de Zijdedweg (noord) mogelijk weer aangesloten. De provincie staat niet negatief tegenover dit verzoek. De kruising is veilig in te richten. Daarbij komt dat de aansluiting van de Zijdedweg (noord) leidt tot de mogelijkheid om vanaf de kruising N210/Zijdedweg een snelheidsverlaging naar 60km/uur in te voeren en daarbij het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te staan. Hierdoor kan de provinciale parallelweg tussen de kruising N210/Zijdedweg en de Rolafweg worden ingericht als fietspad. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers. Door de aansluiting ontstaat voor de gemeente eenzelfde mogelijkheid voor de Laan van Grebenstein.

#### **Vraag**

Heeft de gemeenteraad al een besluit genomen over de aansluiting van de noordzijde van de Zijdedweg op de N210? Vraagsteller vindt dit een ongewenste oplossing voor de verkeersveiligheid vanwege de risico's voor overstekende fietsers vanaf de Zijdedweg en ook ongewenst voor de doorstroming op de N210.

#### **Antwoord**

De gemeenteraad moet nog een besluit te nemen over de kruising N210/Zijdedweg. Het is nog niet bekend wanneer dit gebeurt. Op de inloopbijeenkomst spraken meer mensen hun zorg uit over de verkeersveiligheid van overstekende fietsers op deze locatie. Naar aanleiding van dit signaal heeft de provincie een alternatief ontwerp uitgewerkt. Mocht de gemeente niet besluiten tot het aansluiten van de Zijdedweg (noord) voor motorvoertuigen dan realiseert de provincie wel een veilige fietsoversteek voor de Zijdedweg (noord). Het kruispunt wordt dan veiliger ingericht met onder andere plateaus en de snelheid richting Lopik wordt verlaagd naar 60 km/uur.

### **BEREIKBAARHEID**

#### **Vraag**

Blijft de Lekdijk bereikbaar via de Zijdedweg-Zuid of via de afslag eerder, bij de voetbalvelden?

#### **Antwoord**

De Lekdijk blijft in de plannen van de provincie bereikbaar via de Zijdedweg-Zuid en ook via de Rolafweg. Omdat de parallelweg tussen de Zuiderparklaan en de Rolafweg een fietsstraat wordt (gemotoriseerd verkeer te gast) heeft het de voorkeur om zoveel mogelijk gebruik te maken van de Zijdedweg-Zuid.

#### **Vraag**

Hoe gaat het vernieuwde recreatiegebied Salmsteke ontsloten worden? Hoe gaan de verkeersstromen lopen en waar komt de ontsluiting van Salmsteke op de N210?

#### **Antwoord**

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Salmsteke is de verkeersafwikkeling voor deze ontwikkeling geregeld en meegenomen in de voorgenomen maatregelen. De inrichting van de parallelweg tussen de Zuiderparklaan en de Rolafweg is hierop ontworpen. De ontsluiting van Salmsteke zal plaatsvinden via de S.L. van Alterenlaan, Rolafweg en Zijdedweg-Zuid, met de nadruk op ontsluiting via de S.L. van Alterenlaan en de Zijdedweg-Zuid. Na afronding van de werkzaamheden voor Salmsteke zal de provincie de routeborden voor Salmsteke laten aanpassen aan de nieuwe situatie.

## VERGUNNINGEN/BESLUITEN/INSPRAAK

### Vraag

Welke maatregelen zijn vergunningplichtig en hoe, waar en wanneer hebben inwoners inspraak op de besluitvorming?

### Antwoord

De extra maatregelen bij het groot onderhoud komen voort uit de provinciale taakstelling voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming en dienen het algemeen belang. Op deze voorgenomen maatregelen is geen wettelijke (formele) inspraak mogelijk. Als u tegen een of meer van deze maatregelen bezwaar heeft, kunt u dat kenbaar maken door een brief te sturen naar de provincie (Postbus 80300, 3508 TH Utrecht). Uw bezwaar wordt dan meegewogen in de besluitvorming tijdens de voorbereiding van het groot onderhoud. Ook als u de maatregelen zinvol en gewenst vindt, kunt u dat per brief laten weten.

### *Verkeersbesluit*

Wel kunt u formeel bezwaar maken op het nog op te stellen verkeersbesluit voor de verlaging van de maximumsnelheid naar 60km/uur op de hoofdrijbaan, de snelheidsverlaging naar 30km/uur op de parallelweg, het inrichten van de parallelweg (Zijdeweg-Zuid-Rolafweg) als fietsstraat en op het toelaten van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Dit verkeersbesluit wordt te zijner tijd gepubliceerd in de Staatscourant en wij zullen er op onze website [www.provincie-utrecht.nl/n210](http://www.provincie-utrecht.nl/n210) melding van maken. Publicatie van het verkeersbesluit is afhankelijk van het uitvoeringsjaar van het groot onderhoud. Mogelijk wordt dit 2024 vanwege de wisselwerking met de versterking van de Lekdijk en gemeentelijke besluitvorming rond de kruising N210/Zijdeweg.

### *Omgevingsvergunning*

Als maatregelen vergunningplichtig zijn, zal de provincie een omgevingsvergunning aanvragen. Deze aanvragen worden gepubliceerd in de Staatscourant en op de website van de gemeente. Op een vergunningsaanvraag kunt u formeel bezwaar maken.

## DIVERSEN

### Vraag

Kan er iets gebeuren met de oneffenheid (richel) in de weg ter hoogte van het gemeentehuis?

### Antwoord

De richel in het asfalt wordt eruit gehaald bij het groot onderhoud. Daarnaast worden er maatregelen genomen om te voorkomen dat deze situatie in de nabije toekomst weer kan ontstaan.

### Vraag

De onderhoudsstaat en de sociale veiligheid van de voetgangerstunnel nabij het gemeentehuis zijn niet op orde. Neemt de provincie stappen om dit te verbeteren?

### Antwoord

Op het moment dat de inloopbijeenkomst werd gehouden, liep er onderzoek naar het toegankelijk maken voor minder validen van de voetgangerstunnel nabij het gemeentehuis. Uit het onderzoek is gebleken dat het toegankelijk maken van de tunnel voor minder validen technisch lastig te realiseren is en dat het hoge kosten met zich meebrengt. Deze kosten staan niet in verhouding tot het feit dat er relatief dichtbij (ten oosten en ten westen) wel toegankelijke bushaltes zijn. In de toekomst kijken we naar goedkopere alternatieven. Wel krijgt de voetgangerstunnel een onderhoudsbeurt om de tunnel op te frissen en beter te verlichten.