

NAAM VERGADERING  
DATUM

Bijeenkomst klankbordgroep Lopik Oost 23 mei  
23-5-2023

## **Doel sessie: in kaart brengen van kansrijke oplossingsrichtingen.**

Zie voor schetsen van de (sub)varianten en de begrenzings, de presentatie die tijdens het plenaire deel van de avond is getoond.

## **Vragen en benoemde aandachtspunten**

### Knelpuntenanalyse:

- Er wordt aandacht gevraagd voor een goede weergave van het fietsnetwerk in het document, conform het provinciale beleid. Kruispunt Graaf is zowel onderdeel van het recreatieve als het utilitaire fietsnetwerk. Daarnaast is het een belangrijke route voor scholieren. In de studie N210 Lopik Oost is vooral versteviging van het Regionaal FietsNetwerk (RFN) van belang. Het RFN bevindt zich op de Graafdijk en de parallelweg vanaf kruispunt Graaf richting de rotonde N210/N204.
- De bushalte is lastig veilig te bereiken in de ochtend- en avondspits.
- Genoemd wordt dat het belangrijk is dat het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer in stand blijft.

### Verkeersstromen:

- Het Stravem verkeersmodel wordt op dit moment gekalibreerd (in overeenstemming gebracht met de werkelijke situatie aan de hand van tellingen).
- De verkeerscijfers van TomTom geven een beperkte indicatie van het thema doorstroming / sluijperverkeer. Voorzichtigheid is geboden om deze data te interpreteren / er conclusies aan te verbinden.
- Op dit moment liggen er op diverse plekken tellussen om het aantal fietsers in beeld te krijgen. Ook hierin trekken gemeente en provincie samen op.

### Vijf hoofdvarianten:

- Verminderen aansluitingen Lopikerweg Oost op N210: er wordt aandacht gevraagd voor het instandhouden van een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.
- Rotonde: Ten aanzien van rotondes geldt dat een turborotonde over een fysieke rijbaanscheiding beschikt (met opstelstroken). Een gewone meerstrooksrotonde betreft een rotonde zoals bij de N204/N210, zonder fysieke rijbaanscheiding.
- Ingebracht wordt te spreken over ongelijkvloers, i.p.v. tunnel, vanwege de meerdere varianten die er ongelijkvloers te formuleren zijn.

### Begrenzings:

- Financieel: de vraag wordt gesteld hoe het zit met budgettaire kaders. Vanuit de provincie is er voor een goede oplossing (goed is: duidelijke baten ten opzichte van de kosten) budget beschikbaar, zonder dat hier nu een specifiek kaderstellend bedrag aan ten grondslag ligt. Financieel uitgangspunt is dus de vraag wat de oplossingsrichting gaat opleveren.
- In de huidige gemeentelijke begroting is geen geld gereserveerd – wel voor herinrichting van de Lopikerweg Oost.

Diverse aandachtspunten:

- Project Sterke Lekdijk: de vraag wordt gesteld of er rekening gehouden met het project Sterke Lekdijk van het Hoogheemraadschap. Het is een belangrijk aandachtspunt bij het plannen van de uitvoeringswerkzaamheden aan de N210, dat er wordt afgestemd met de planning voor de reconstructie aan de Lekdijk. Dit zal t.z.t. gebeuren.
- Planning: het voornemen is om dit jaar als voltooiing van de studiefase een investeringsbesluit te nemen. Daarna is het streven om in 2025 de voorbereiding van de uitvoer te doorlopen. Vanwege raakvlakken met traject 21A en het project Sterke Lekdijk is uitvoer in 2025 niet mogelijk.

## Resultaten werksessie op hoofdlijnen (input leden klankbordgroep)

### 1. Verminderen aansluitingen Lopikerweg Oost op N210

Algemeen:

- Algemeen aandachtspunt voor alle varianten in hoofdvariant 01 (ontvlechten Graaf) is de bereikbaarheid van bedrijven aan de Lopikerweg Oost (zowel oost als west). Het afsluiten van de toegang richting de N210 zorgt ervoor dat zwaar verkeer via de kern op smalle erftoegangswegen terecht komt, met als gevolg een verhoogd risico ten aanzien van de verkeersveiligheid en leefbaarheid (trilling/geluid).
- Kader 'versmelting lint en Copen' wordt niet herkend en niet belangrijk geacht. Bovendien is de versmelting feitelijk al tot stand gekomen.

Groep 1:

- Nieuw voorstel: afsluiten Lopikerweg Oost voor Uitweg in de spits met een fysieke maatregel, hier ook op handhaven.
- Nieuw voorstel: Instellen 50 km/u op Lopikerweg Oost (i.p.v. 60 km/u).

Groep 2:

- Subvariant 01 is een goede oplossing ten aanzien van het sluijverkeer. Het kader 'behouden van het lint' conflicteert volgens de groep met de reeds aanwezige bedrijfsfuncties en eventuele uitbreiding daarvan langs de Lopikerweg. De subvariant kan alleen goed werken indien een alternatieve ontsluiting wordt gerealiseerd tussen de Lopikerweg Oost (west) en de N210 ter hoogte van de S.L. van Alterenlaan of ten westen daarvan.
- Subvariant 03: De subvariant wordt in vergelijking met 01 als onhandig beschouwd indien geen nieuwe ontsluiting elders wordt gerealiseerd.
- Subvariant 06: Men vraagt zich af of voldoende ruimte kan worden gecreëerd voor de draaibewegingen van zwaar verkeer. Mogelijk antwoord daarop is dat door middel van een VRI het conflict tussen twee zware voertuigen kan worden geregeld/beperkt. Mogelijk dient meer ruimte gevonden te worden. Men beschouwd deze variant wel als positief ten aanzien van de bereikbaarheid en sluijverkeer (indien file N210 wordt opgelost).
- Subvariant 08: Er wordt positief op de variant gereageerd. Gunstig ten aanzien van het sluijverkeer. Men ziet mogelijkheden om bij naastgelegen rotondes op de N210 te keren ('keren bij de Copen'). Indien op kruising N210-SL van Alterenlaan een rotonde wordt gecreëerd zou dit een acceptabele omrijafstand zijn voor zwaar verkeer vanaf de Lopikerweg om te keren richting het noorden. Ruimtelijk wordt de oplossing wel als uitdagend beschouwd.
- Geen draagvlak voor subvarianten 2, 4, 5, 7.

Groep 3:

De subvarianten hebben onvoldoende oplossend vermogen op de langere termijn t.a.v. sluijverkeer, of hebben juist een verkeersaanzuigende werking. Bovendien speelt het vraagstuk van bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer aan de Lopikerweg Oost.

Groep 4:

Ontvlechten is een goede optie, maar met name in combinatie met variant 2. Volledig afsluiten Lopikerweg Oost heeft een te grote impact op bereikbaarheid/leefbaarheid direct omwonenden (omrijdafstanden).

## 2. Nieuwe of aangepaste kruispuntvormen Graaf

Algemeen:

- Subvarianten 09 en 10 (gewone enkelstrooks- en meerstrookrotondes) hebben te veel ruimtelijke impact en te weinig oplossend vermogen.
- Draagvlak voor verdere verkenning subvariant 11.

Groep 1:

Nieuw voorstel: turbo- of spiraalrotonde in combinatie met geen aantakkingen op Lopikerweg Oost (in spits).

Groep 2:

- Subvariant 11: Wordt beschouwd als goed idee. Ook de optie om door de 'achtertuin' te gaan wordt toch als goede mogelijkheid gezien. De optie wordt besproken om het fietspad en de nieuwe autoverbinding om te wisselen. Hierdoor is minder overlast van verkeer op de omgeving/landschap (minder impact op het lint en de versmelting), maar wordt ook als onhandig in de fietsstructuur beschouwd.
- Subvariant 12: Men ziet in het kader van hoofdvariant 1 graag dat er een nieuwe ontsluiting tussen de Lopikerweg Oost (west) komt om het zware en lokale verkeer niet via de kern van Lopik te sturen bij een eventuele knip. De oostelijke nieuwe wegen voegen weinig toe volgens de groep.

Groep 4:

Interessante mogelijkheid om het kruispunt, al dan niet in een andere vorm naar het noorden of zuiden te verplaatsen. En de Lopikerweg-Oost met parallel structuur hierop aan te sluiten. Dat een kruispuntoplossing ten noorden tussen de Copen en het lint komt, wordt niet als bezwaarlijk gezien. De ruimtelijke impact is niet dusdanig van een orde van grootte dat dit 'samensmelt.' Daarnaast is het perceel tussen de Copen en het Lint in gebruik voor bedrijfsmatige functies.

Aandachtspunten zijn wel:

- Bij een noordelijke ligging wordt de route vanaf de N210 noordzijde (IJsselstein) naar de Lopikerweg Oost "Westzijde" (Lopik) makkelijker/interessanter voor sluipverkeer?
- Bij een zuidelijke ligging wordt de route vanaf de Lopikerweg Oost "Oostzijde" naar de N210 zuid (Lopik en verder) makkelijker/interessanter voor sluipverkeer.
- Inpassing en gemengd gebruik parallelwegen.
- De verbinding van (brom)fietsers op de Lopikerweg Oost. Een oversteek met de N210 heb je het liefst in combinatie met een kruispunt/rotonde (of ongelijkvloers). Dus dit betekent of meeschuiven (omfietsen) of een fietsverbinding instandhouden op de huidige locatie.
- Hoe verder een kruispunt van de huidige locatie ligt, hoe groter wellicht de kans dat sluipverkeer ontmoedigd wordt (omrijdafstand). Anderzijds betekent dit ook dat lokaal verkeer verder om moet rijden tussen de kern en de Lopikerweg Oost "oostzijde". Dit moet in goede balans zijn.

## 3. Capaciteitsuitbreiding bestaande infra

Algemeen:

- Subvariant 12 zoals deze nu is geschetst, biedt onvoldoende oplossend vermogen. Wel is het de moeite waard om het doortrekken van het fietspad tot de rotonde N204/N210 te verkennen, zodat ook fietsers richting Montfoort er baat bij hebben (niet allen De Copen).
- Subvariant 14 past niet binnen provinciale kaders.

#### 4. Nieuwe infrastructuur

Algemeen:

Nieuw voorstel: fietsroute achter de Copen over huidige tracé voetpad. Deze aan laten takken op De Copen of op de rotonde N210/N204 (ook met aantakking op de N204).

Groep 1:

Nieuw voorstel: verken extra aansluiting op rotonde N204/N210 met aantakking op MOB en Copen.

Groep 2:

- Subvariant 15: De doorsteek vanaf de Copen wordt als lastig ervaren, omdat daar al nieuwe bedrijven zijn gepland. De landschappelijk kwaliteit als kader wordt niet als zodanig beschouwd. Men hecht niet veel waarde aan de (historische) indeling.
- Subvariant 16: Men ziet vooral mogelijkheden in een zuidelijke doorsteek tussen Lopikerweg Oost (west) en N210 zuid. Men is van mening dat het lint niet van beide zijden moeten worden doorkruist. Dus of een nieuwe weg aan noordzijde, of aan de zuidzijde, maar niet allebei.

Groep 3:

- Verken mogelijkheid nieuw tracé N210 achter Copen langs (subvariant 16). Rotonde N210/N204 – aansluiting Lopik Oost fase II met ongelijkvloerse kruising onder het lint door om het lint te bebouwen. Toekomstvaste / economisch meest voordelige alternatief, volgens de groep.
- Aandachtspunt: natuurcompensatie toepassen vanwege doorsnijding beschermd gebied. Tegelijkertijd worden natuur- en cultuurhistorische waarden van de provincie niet als zodanig herkend.

Groep 4:

- Nieuwe infrastructuur vanuit kaders Natuur en Landschap/Cultuurhistorie weinig kansrijk. Daarnaast blijft er sprake van een kruising Lopikerweg Oost, hetgeen een forse impact heeft op de aanwezige bebouwing en wellicht de problematiek verplaatst? Of je moet ter hoogte van de Zijdeweg uitkomen (ten westen van Lopik). En hoeverre lost dit sluipverkeer tussen de N210 en A2 afrit Nieuwegein Zuid op?
- Voorstel is een fietsroute “achterlangs” aan te brengen naar de Copen om deze verkeersstroom weg te houden bij het kruispunt N210-Graaf.

#### 5. Ongelijkvloers

Algemeen:

Tunnel/ongelijkvloers: geen draagvlak voor en technisch complex. Daarnaast impact bij bouw op bereikbaarheid omgeving.

Groep 1:

Verken de mogelijkheid van een fietstunnel. Voordelen: verkeersveiligheid, leefbaarheid Nadeel: mogelijk aanzuigende werking verkeer.

Groep 4:

- Een directe oost-westelijke verbinding, voor auto en/of fietsverkeer is technisch en ruimtelijk zeer complex. Vraag is of dit past met handhaving van de huidige bebouwing en of de impact op de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid niet te groot wordt. Een brug heeft daarnaast ook impact op de leefbaarheid qua uitzicht en inkijk.
- Een oost-westelijke verbinding voor bijvoorbeeld fietsers kan bijvoorbeeld wel met een uitbuiging/slinger ten zuiden of noorden van het kruispunt aangebracht worden. Dat dit de hoogte ingaat wordt niet als bezwaarlijk gezien. Kan zelfs een landmark zijn.
- Naast dat de noord-zuid verbinding eveneens dezelfde bezwaren kent, betekent dit een langdurige bouw én geen direct alternatief voor het verkeer