

Klankbordgroep sessie 5

N210 Lopik Oost

5 maart 2024



Nogmaals: even voorstellen



Eddie Wienk
Projectleider
Iv-Infra



Arnoud Spruijt
Omgevingsmanager
Iv-Infra



Tim van Steensel
Verkeerskundige
Iv-Infra



Ron van Dopperen
Omgevingsmanager
Provincie Utrecht



Paul Verweij
Projectmanager
Gemeente Lopik



Jesse Ooijevaar
Projectleider studie N210
Provincie Utrecht



Pieter Arends
Opdrachtgever studie N210
Provincie Utrecht

Programma

1. Inleiding / doel van de avond
2. Verkeersmodel
3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf
4. Beoordelingskader
5. *Pauze*
6. Toelichting op varianten
7. Beoordeling en conclusie
8. (Uw) Mening

1. Inleiding

In vogelvlucht: wat is de afgelopen maanden gebeurt?

1. Vertrekpunt: klankbordsessie 4

- Toelichting standpunt provincie over Rondweg
 - Keuze klankbord om de Rondweg verder te onderzoeken
- 4 ontvlechtingvarianten (zie verslag), dit leverde geen duidelijk standpunt op

2. Projectteam:

- Verkeersmodel opgesteld
- Expertsessies oplossingsmogelijkheden
 - Kruispuntoplossingen, Verkenning fietsoversteek, Verkeerssimulatie, Ruimtelijke inpassing, Etc.
- Vaststellen varianten
- Beoordeling

1. Inleiding

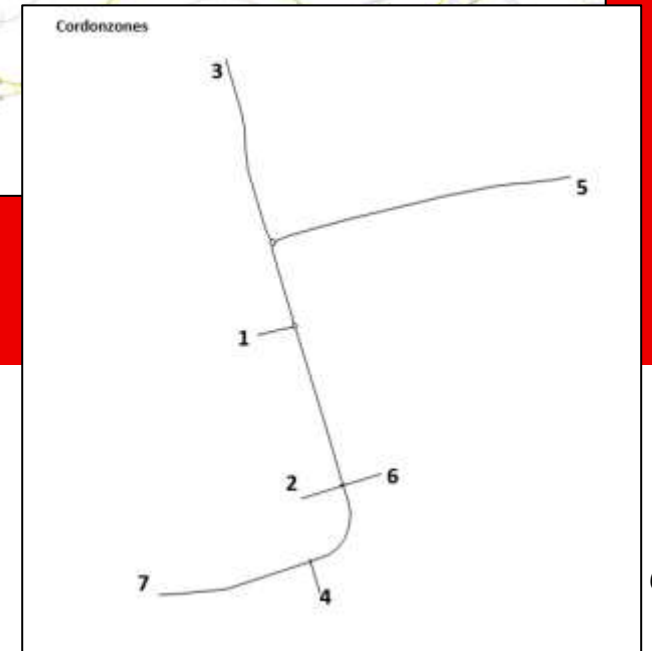
Hoofddoel: presenteren oplossingenvarianten, voorkeur en beoordeling

Vervolgproces:

- Afspraak: op basis van vrijwilligheid en met aanwezigheid projectteam: **overleg klankbordgroep met gemeenteraad.**
 - N.a.v. de uitkomsten van vanavond wordt deze informatieve bijeenkomst georganiseerd.
- **Toelichting op bestuurlijk vervolgproces** (gemeente – provincie) en totstandkoming eindadvies aan Provinciaal Bestuur
- Planning

2. Verkeersmodel

- **Macromodel Stravem**
 - Regionaal model Stravem provincie Utrecht 'Referentiejaar'
 - Kalibratie op basis van telpunten 'Referentiejaar Gekalibreerd'
 - Ruimtelijke ontwikkelingen
 - Scenario's
 - Referentiejaar
 - 2025
 - 2040 Hoog (Aangepast)
 - 2040 Lopik (Maximaal)
 - Restcapaciteit in relatie tot IJsselstein



2. Verkeersmodel

- **Micromodel Vissim**
 - Kruispuntvormen (en verkeersregelingen)
 - Varianten netwerk gemotoriseerde verkeer
 - Input HB-matrix (cordon) uit macromodel
 - Scenario 2040 Hoog (Aangepast)
 - Toetsing op verkeersafwikkeling
 - Reistijd N210
 - Voertuigverliesuren
 - Wachtrijvorming





17:00:00

500 m



3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf

Achtergrond

- Aanleggen ongelijkvloerse fietsoversteek is verschillende malen aan bod gekomen in studie en geopperd in de enquête / tijdens klankbordsessies
- Doel van de verkenning: bepalen wat de kansrijkheid is van een ongelijkvloerse fietsoversteek

Aanpak

- Er is een inventarisatie gedaan van beleid, ruimtelijke kaders, fietscijfers, belangrijke fietsroutes
- Ook is naar omgevingsfactoren gekeken: bodemgesteldheid, het watersysteem, nabijgelegen bebouwing, niet-gesprongen explosieven, kabels en leidingen

3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf

Op basis van de inventarisatie zijn drie voor - nader onderzoek - kansrijke **tunnel**varianten geïdentificeerd.

Waarom geen brugvarianten?

- Eisen aan maatvoering fietsbrug beteken een fors ruimtelijke beslag, vooral comfort- en toegankelijkheidseisen CROW
- Strijdig met Omgevingsverordening
- Participatieproces: brug en grondlichaam heeft impact op omgeving qua uitzicht inkijk



3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf

- Beoordeling van de varianten conform het door de provincie Utrecht gehanteerde 'Afwegingskader fietsbruggen en –tunnels.'
- Integrale & gewogen afweging op basis van 13 criteria

criterium	Max. punten
1. Verkeersveiligheidsknelpunt (netwerkanalyse)	5
2. Aantal fietsers per etmaal	4
3. Aantal motorvoertuigen per uur	3
4. Type kruising	3
5. Reistijdwinst fiets	2
6. Is de locatie onderdeel van het RFN?	1
7. Onderdeel knelpuntanalyse UP Fiets	1
8. Onderdeel van een (potentiële) snelfietsroute?	3
9. Onderdeel recreatieve knooppuntroute	1
10. Effect op Doorstroming openbaar vervoer	2
11. Effect op Doorstroming gemotoriseerd verkeer	2
12. Technische uitvoerbaarheid en inpasbaarheid	2
13. Verwachte investeringskosten (betaalbaarheid)	3
Score	32

3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf

criterium	Max. punten	Variant 1 Zuid	Variant 2 Graafdijk	Variant 3 Noord
1. Verkeersveiligheidsknelpunt (netwerkanalyse)	5	0 – Score < 1,2		
2. Aantal fietsers per etmaal	4	1 – 500-1250		
3. Aantal motorvoertuigen per uur	3	2 – O.b.v. scenario 2040 hoog		
4. Type kruising	3	2 – VRI		
5. Reistijdwinst fiets	2	1	2	0
6. Is de locatie onderdeel van het RFN?	1	1 – Ja		
7. Onderdeel knelpuntanalyse UP Fiets	1	0 – Nee		
8. Onderdeel van een (potentiële) snelfietsroute?	3	0 – Nee		
9. Onderdeel recreatieve knooppuntroute	1	1 – Ja		
10. Effect op Doorstroming openbaar vervoer	2	2 - Groot		
11. Effect op Doorstroming gemotoriseerd verkeer	2	2 - Groot		
12. Technische uitvoerbaarheid en inpasbaarheid	2	1	0	2
13. Verwachte investeringskosten (betaalbaarheid)	3	1	1	1
Score	32	14	14	14

Kosten Geschat Miljoen	Investeringskosten	Bandbreedte + 40%
1 Zuid	12.7	17.8
2 Graafdijk	19.1	26.8
3 Noord	17.0	23.8

3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek Graaf

Conclusies:

Een ongelijkvloerse fietsoversteek op kruispunt Graaf heeft, als op zichzelf staande maatregel, geen toegevoegde waarde heeft en is dus niet realistisch.

De kosten van een ongelijkvloerse fietsoversteek wegen niet op tegen de baten

De onderbouwing / beoordeling biedt onvoldoende basis om een ongelijkvloerse fietsoversteek als kansrijk te beschouwen

4. Beoordelingskader

Wat houdt een multicriteria-analyse (MCA) in?

Hoe zit het beoordelingskader voor de MCA eruit?

4. Beoordelingskader

CRITERIUM	BEOORDELING
1. Verkeersafwikkeling en doorstroming	<ul style="list-style-type: none">• Mate van toekomstige doorstroming van het verkeer op de N210 (reistijd).• Afwikkeling van en uitwisseling met het verkeer op het (onderliggend) wegennet (wachtrijvorming, vertraging herkomstbestemming).• Mate van bereikbaarheid van lokale voorzieningen.
2. Leefbaarheid	Mate van verbetering van de luchtkwaliteit en de geluidsimpact als gevolg van de variant.
3. Verkeersveiligheid fiets en voetganger	<ul style="list-style-type: none">• Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers ten opzichte van de huidige situatie.• Verkeersveiligheid langzaam verkeer in relatie tot landbouwverkeer.• Kruispuntinrichting (conflictpunten).
4. Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer.	Mate waarin de variant tot een verbetering of verslechtering leidt van de verkeersveiligheid van bestuurders en inzittenden van gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de huidige situatie.
5. Sluipverkeer	Mate waarin de hoeveelheid sluipverkeer toe- of afneemt op de volgende routes: <ul style="list-style-type: none">• Richting A2 (Oost-West via Lopikerweg).• Vanaf A2 (West-Oost via Lopikerweg) .• Richting Lopik dorpskern vanuit het noorden via Lopikerweg.• Vanaf Lopik dorpskern richting het noorden via Lopikerweg. In deze beoordeling worden geen maatregelen vanuit de gemeente Lopik meegenomen.

4. Beoordelingskader

CRITERIUM	BEOORDELING
6.	Routekwaliteit fiets en voetganger <ul style="list-style-type: none">• Comfort, directheid en reistijd voor fietsers en voetgangers.• Uitwisseling met landbouwverkeer.
7.	Routekwaliteit landbouwverkeer <ul style="list-style-type: none">• Bereikbaarheid van bestemmingen voor landbouwverkeer.
8.	Openbaar Vervoer <ul style="list-style-type: none">• Reistijd OV-lijnen.• Verzorgingsgebied van de OV-haltes.
9.	Ruimtelijke ordening <ul style="list-style-type: none">• Impact van de variant op de volgende aspecten en daaruit voortkomende vergunbaarheid:<ul style="list-style-type: none">• Ruimtelijk kader (beleid en wetgeving).• Natuur.• Landschap en cultuurhistorie.
10.	Uitvoerbaarheid <ul style="list-style-type: none">• Inpassing, faseerbaarheid en technische complexiteit van het realiseren van de variant, waaronder water en bodem en impact kabels en leidingen.
11.	Kosten <ul style="list-style-type: none">• Aanlegkosten.• Beheerkosten.

5. PAUZE



6. Varianten

Er is een keuze gemaakt om 3 varianten te beoordelen

1. Rondweg
2. Kruispunt Graaf verplaatst
3. Kruispunt Graaf ontvlecht

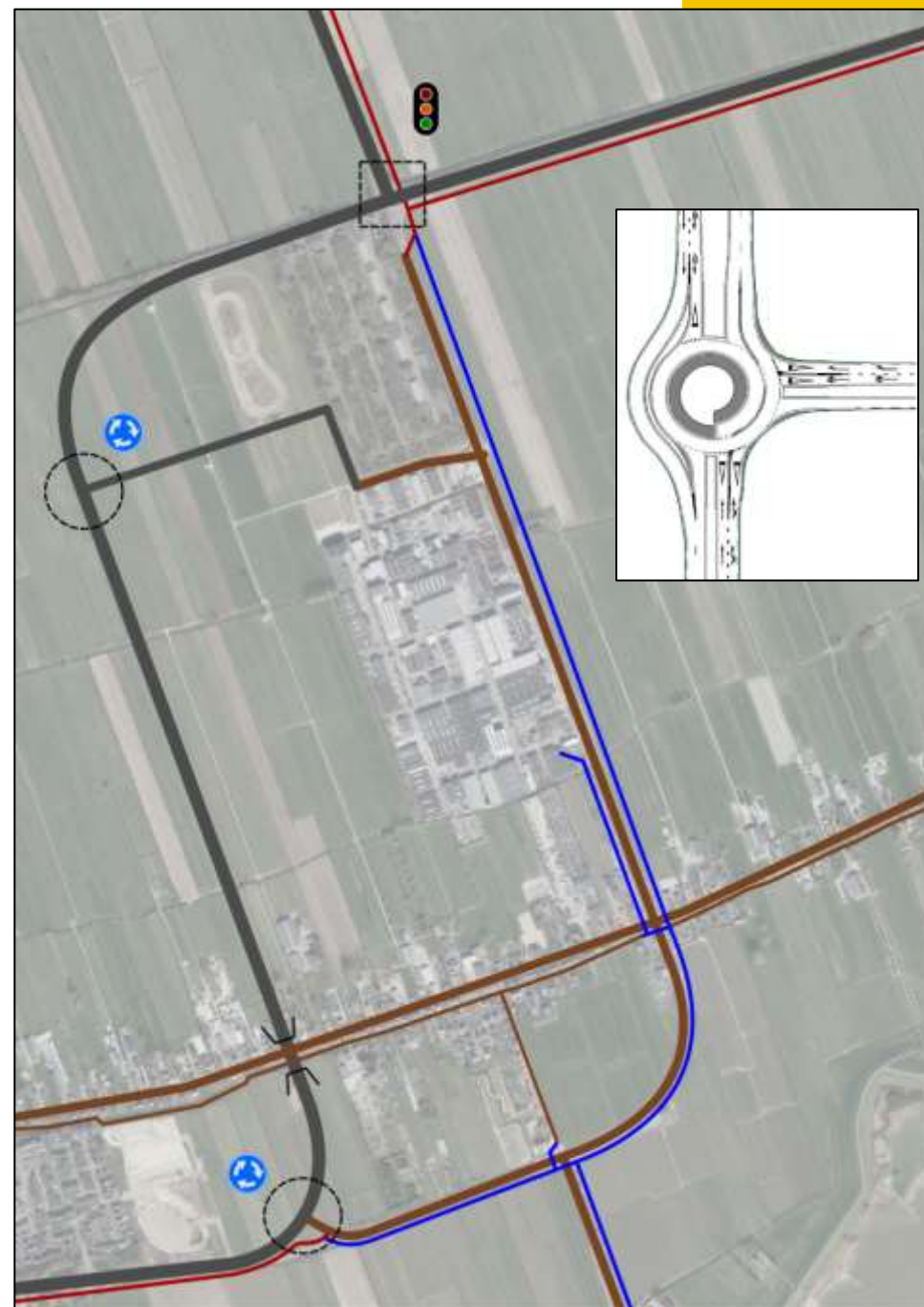
	Gebiedsontsluitingsweg
	Erbegangsweg
	Fietspad
	Combinatie fiets- en landbouwverkeer
	VRI of voorrangskruispunt
	(Turbo)rotonde

6. Varianten

Variant 1: Rondweg

- Nieuwe rondweg tussen N204 en aansluiting Europasingel.
- Bestaande N210 wordt een gemeentelijk weg, invulling door gemeente.
 - Afwaardering kans landbouwverkeer op rijbaan, parallelwegen worden fietspaden.
 - Bestaande bushaltes ongewijzigd.
- N210-N204: Kruispunt met verkeerslichten.
 - Knip zuidzijde, alleen doorgang OV, Fietzers en Landbouwverkeer.
- N210-Copenweg: nieuwe aansluiting op rondweg via turbo-rotonde (zie kader).
- Rondweg kruist Lopikerweg Oost en Wetering met tunnel.
- Met bocht aangesloten op bestaande N210 richting aansluiting Europasingel.

Beoordeling varianten N210 Lopik Oost



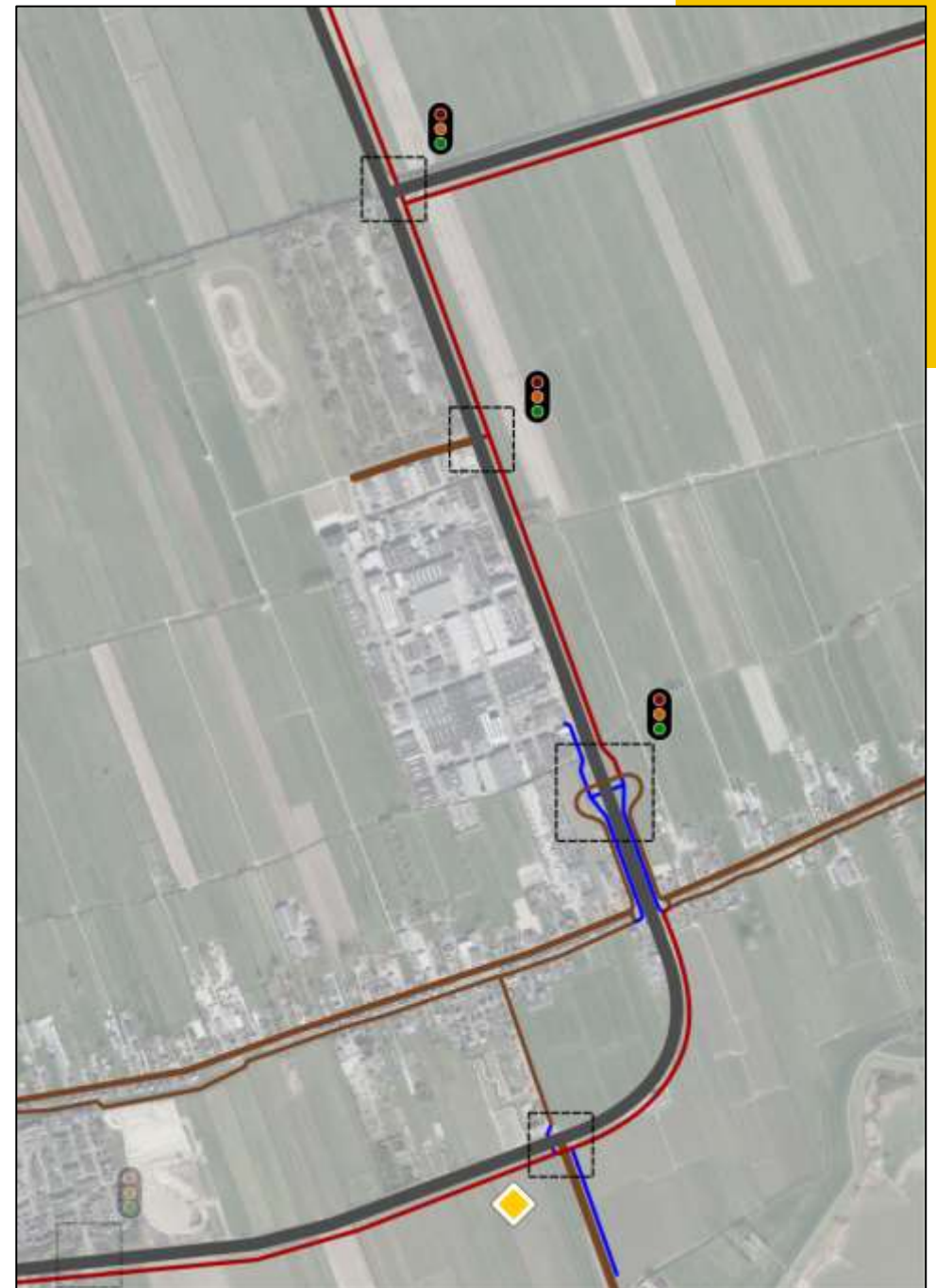
6. Varianten



Variante 2: Kruispunt Graaf Verplaatst

- Kruispunt Graaf: Circa 200 meter in noordelijke richting.
 - Voldoende opstelstroken en vlotte afwikkeling.
 - Minder aantrekkelijk voor sluijverkeer door extra lus.
 - Fietsers circa 450 meter omfietsen. Huidige oversteek fysiek afsluiten.
 - Combinatie Bushaltes Graaf en De Copen op één locatie.
Overtapmogelijkheid buurtbus en kansen 'Last-mile' oplossingen.
- N210-N204: Kruispunt met verkeerslichten.
- N210-Copenweg: Kruispunt met verkeerslichten.
- N210-S.L. van Alterenlaan: Voorrangskruispunt wordt geoptimaliseerd
 - Meer overzicht en opstelruimte, betere en veiligere oprijdbaarheid.

Beoordeling varianten N210 Lopik Oost

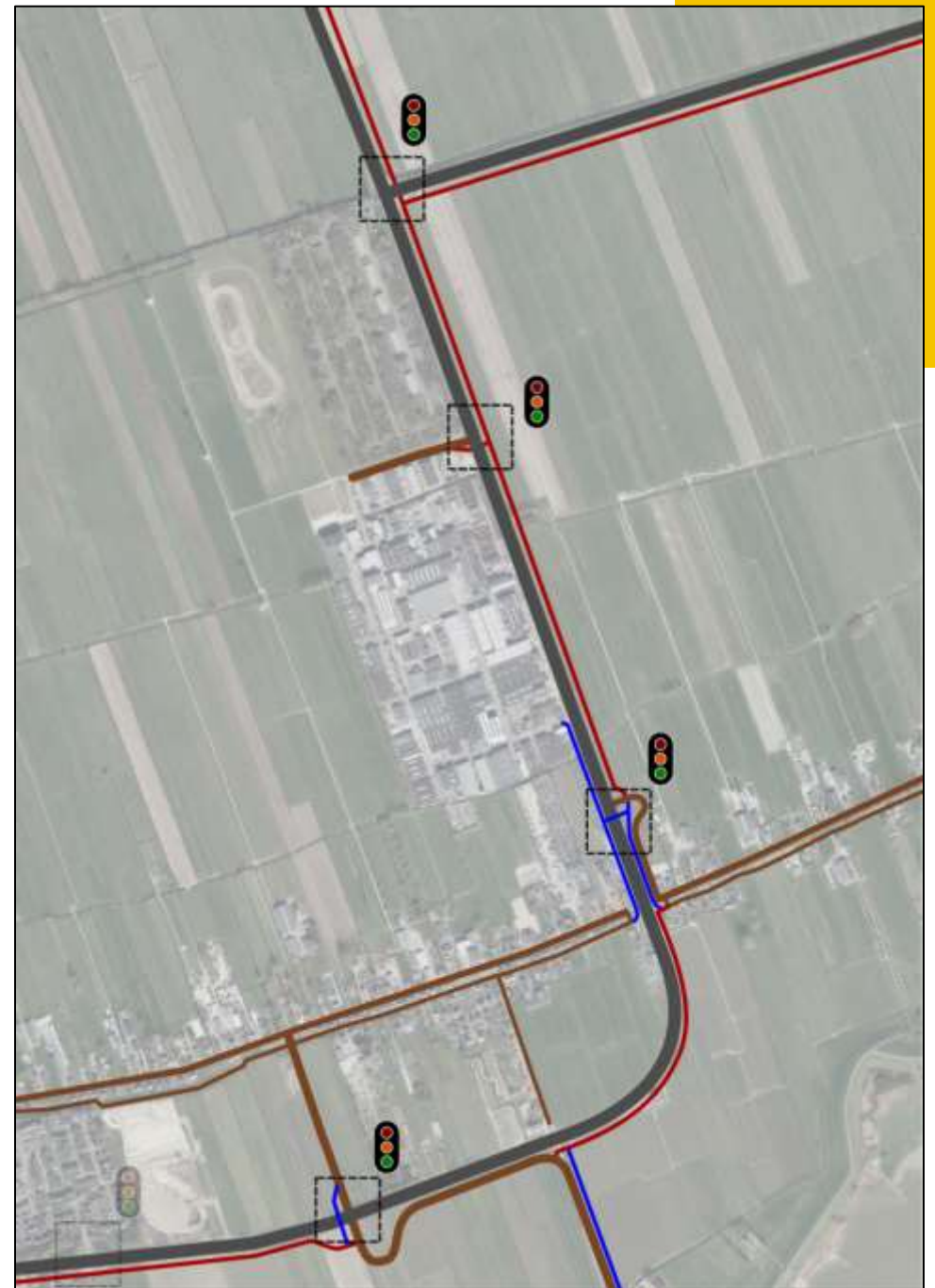


6. Varianten

Variant 3: Kruispunt Graaf Ontvlecht

- Kruispunt Graaf opgesplitst.
 - Oostelijke aansluiting circa 200 meter in noordelijke richting.
 - Voldoende opstelstroken en vlotte afwikkeling.
 - Minder aantrekkelijk voor sluijverkeer door extra lus.
 - Fietsers circa 450 meter omfietsen. Huidige oversteek fysiek afsluiten.
 - Combinatie Bushaltes Graaf en De Copen op één locatie.
 - Buurtbus moet via N210 gaan rijden.
 - Nieuw kruispunt met verkeerslichten 'Lopik Oost'
 - Lopikerweg Oost via nieuwe (gemeentelijke) verbindingsweg.
 - Jaarsveld via nieuwe parallelweg. Huidige aansluiting N210 vervalt.
 - Bushaltes en fietsoversteek verplaatst naar nieuw kruispunt.
- N210-N204: Kruispunt met verkeerslichten.
- N210- Copenweg: Kruispunt met verkeerslichten.

Beoordeling varianten N210 Lopik Oost

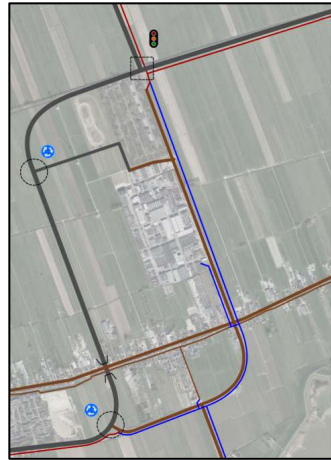


7. Beoordeling



Score	Punten	Betekenis
--	0	Zeer ongunstig of grote negatieve impact op het criterium
-	1,25	Ongunstig of kleine negatieve impact op het criterium
0	2,5	Geen significant effect op het criterium
+	3,75	Gunstig of kleine positieve impact op het criterium
++	5	Zeer gunstige of grote positieve impact op het criterium

5. Beoordeling



CRITERIUM	1. RONDWEG	2. KRUIPUNT GRAAFVERPLAATST	3. KRUIPUNT GRAAF ONTVLECHT
1. Verkeersafwikkeling en doorstroming	+ (3,75) - N210) ++ - Kruispunt) ++ - Lokaal) o (Omrijdafstanden)	+ (3,75) - N210) + - Kruispunt) ++ - Lokaal) +	+ (3,75) - N210) + - Kruispunt) ++ - Lokaal) o (Omrijdafstanden)
2. Leefbaarheid	- (1,25) Nieuwe weg, dicht op kern, open gebied. Huidig tracé n210 blijft bestaan. En meer omrijdafstanden	o (2,5) Met reconstructie ook maatregelen t.b.v. geluid- en luchtnormen. Omleggen Lopikerweg Oost wel negatieve impact op woningen aan noordzijde kruispunt. Verkeer Lopikerweg Oost wikkelt beter af. Optimalisaties nader te onderzoeken in vervolgfase.	+ (3,75) Met reconstructie ook maatregelen t.b.v. geluid- en luchtnormen. Omleggen Lopikerweg Oost wel negatieve impact op woningen aan noordzijde kruispunt. Verkeer Lopikerweg Oost wikkelt beter af. Minder hinder op Lopikerweg Oost "Westkant". Wel meer omrijdbewegingen. Nadeel: zwaar en landbouwverkeer via Lopik Oost en Lopikerweg Oost. Optimalisaties nader te onderzoeken in vervolgfase.
3. Verkeersveiligheid fiets en voetganger	++ (5,00) - Parallelwegen) ++ Landbouwverkeer BIBEKO op de rijbaan - Kruispunt) + N210 Ongelijkvloers, bestaand kruispunt blijft. Inrichting vraag.	+ (3,75) - Parallelwegen) o - Kruispunt Graaf) + Optimalisatie parallelwegen nader te onderzoeken in vervolgfase.	+ (3,75) - Parallelwegen) o - Kruispunt Graaf) + Optimalisatie parallelwegen nader te onderzoeken in vervolgfase.

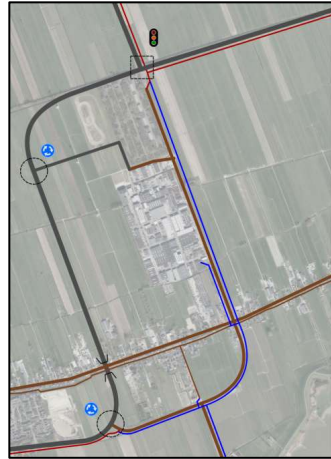
7. Beoordeling



CRITERIUM	1. RONDWEG	2. KRUISPUNT GRAAF VERPLAATST	3. KRUISPUNT GRAAF ONTVLECHT
4. Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	+ (3,75) Rotondes i.p.v. VRI's op de N210. Meer conflictsituaties (bestaande en nieuw) en wegen (km's) door uitbreiding. Verbetering oversteekbaarheid landbouwverkeer bij N204.	o (2,5) Rotondes Copen en N204 worden VRI. VRI Graaf wel conform richtlijnen/veiliger ingericht. Aansluiting Jaarsveld veiliger. Verbetering oversteekbaarheid landbouwverkeer bij N204.	o (2,5) Rotondes Copen en N204 worden VRI. VRI Graaf wel conform richtlijnen/veiliger ingericht. Aansluiting Jaarsveld veiliger. Verbetering oversteekbaarheid landbouwverkeer bij N204.
5. Sluipverkeer	o (2,5) Lopikerweg Oost Westkant: ++ Lopikerweg Oost Oostkant: --* Van Alterenlaan: - *Uitgaand van bestaande inrichting	o (2,5) Lopikerweg Oost Westkant: -* Lopikerweg Oost Oostkant: + Van Alterenlaan: - *Optimalisatie in VRI nog mogelijk	+ (3,75) Lopikerweg Oost Westkant: ++ Lopikerweg Oost Oostkant: + Van Alterenlaan: -* *Optimalisatie in VRI nog mogelijk
6. Routekwaliteit fiets en voetganger	++ (5) -Betere directheid en afname wachttijden voor fietsverkeer Lopikerweg Oost. - Minder uitwisseling langzaam verkeer met lbv - Routekwaliteit voetgangers verbetert door betere oversteekbaarheid	- (1,25) - Omrijafstand oost-west neemt toe - Fietsinfra op orde brengen; kwaliteit/comfortimpuls voor langzaam verkeer - Uitwisseling met lbv blijft gelijk	- (1,25) - Omrijafstand oost-west neemt toe - Fietsinfra op orde brengen; kwaliteit/comfortimpuls voor langzaam verkeer - Uitwisseling met lbv blijft gelijk

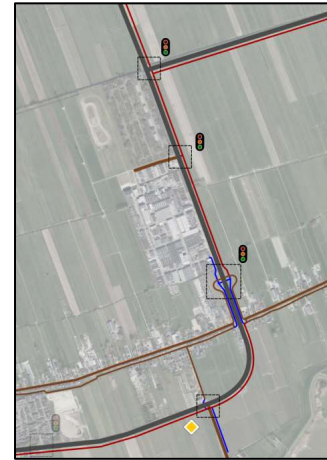
Variant	Ochtendspits		Avondspits	
	Reistijd (s)	Vertraging (s)	Reistijd (s)	Vertraging (s)
1 Rondweg	41	2	41	2
2 Graaf verplaatst	159	50	156	48
3 Graaf ontvlecht	161	47	148	34
Bestaand situatie	97	58	97	58

7. Beoordeling

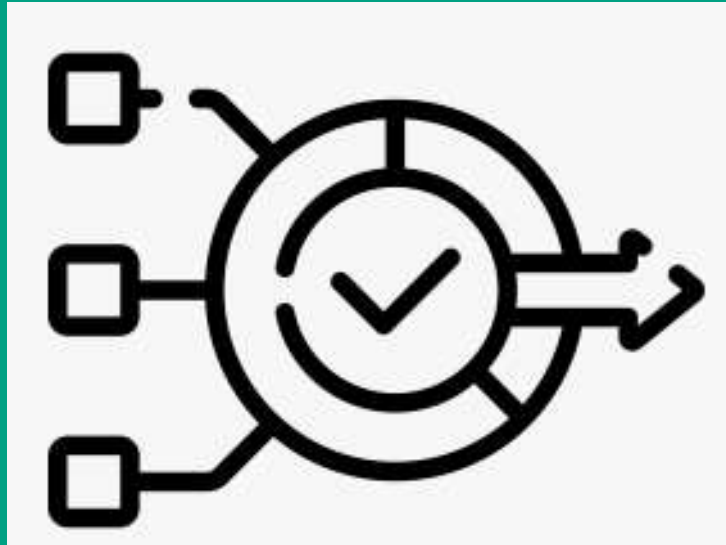


CRITERIUM	1. RONDWEG	2. KRUIPUNT GRAAF VERPLAATST	3. KRUIPUNT GRAAF ONTVLECHT
7. Routekwaliteit Landbouwverkeer	o (2,5) - Doorkruiste percelen minder goed bereikbaar. - Lbv dat naar de hoofdrijbaan gaat van de oude N210, ervaart minder hinder van langzaam verkeer. - Bereikbaarheid percelen blijft gehandhaafd.	o (2,5) - Lbv op Lopikerweg Oost krijgt een omrijdafstand. - Kruispunt wikkelt beter af. - Bereikbaarheid percelen blijft gehandhaafd.	- (1,25) - Lbv op Lopikerweg Oost krijgt een fors toegenomen omrijdafstand (op parallelwegen). - Kruispunt wikkelt beter af. - Bereikbaarheid percelen blijft gehandhaafd.
8. Openbaar Vervoer	+ (3,75) - Doorstroming oude N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. - Haltes blijven gehandhaafd op huidige locatie. - In toekomst kan gekozen worden voor rondweg als route i.v.m. reistijdwinst i.r.t. HOV (en huidige minder bediend worden).	+ (3,75) Bushaltes De Copen en Graaf worden gecombineerd in 1 halte. Doorstroming N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. - Mogelijkheid tot beter overstappunt buurtbus-lijnbus. - Mogelijkheid om een HUB te creëren bij Graaf.	- (1,25) - Bushaltes De Copen en Graaf worden gecombineerd in 1 halte. Doorstroming N210 verbetert, hierdoor kortere reistijd voor bussen. - Drie haltes buurtbus over Lopikerweg Oost komen te vervallen. - Mogelijkheid overstap en HUB. - Jaarsveld verplaatst naar nieuw kruispunt.
9. Ruimtelijke ordening	-- (o) - Forse negatieve impact op natuur (NNN), landschap, e.d. en daarmee realiseerbaarheid (zeer laag). - Er zijn alternatieven beschikbaar.	- (1,25) - Ruimtebeslag op bestaande functies en bestemmingen rond kruispunt Graaf heeft negatieve impact op RO (procedures). - Impact op Weidevogelkerngebied.	- (1,25) - Ruimtebeslag op bestaande functies en bestemmingen (woning) oostzijde kruispunt Graaf. - - Toekomstige woningbouwontwikkeling Lopik Oost direct ontsluiting op de N210. - Basis voor investering (plan) ontbreekt echter. - Impact op Weidevogelkerngebied.

7. Beoordeling



CRITERIUM		1. RONDWEG		2. KRUISPUNT GRAAF VERPLAATST		3. KRUISPUNT GRAAF ONTVLECHT	
10.	Uitvoerbaarheid	- (1,25)		+ (3,75)		+ (3,75)	
		- Slechte bodemgesteldheid, complexiteit realiseren aquaduct (--) - Faseerbaarheid positief, weinig impact op bestaand tracé (+)		Fasering en inpasbaarheid zijn uitdagend, maar niet complex.		Fasering en inpasbaarheid zijn uitdagend, maar niet complex.	
11.	Provinciale Kosten geschat	-- (0)		++ (5)		++ (5)	
		<i>Bouw</i>	31,6 miljoen	<i>Bouw</i>	10,4 miljoen	<i>Bouw</i>	13,0 miljoen
		<i>Vastgoed</i>	5,1 miljoen	<i>Vastgoed</i>	3,6 miljoen	<i>Vastgoed</i>	3,7 miljoen
		<i>Engineering</i>	4,8 miljoen	<i>Engineering</i>	1,6 miljoen	<i>Engineering</i>	2,0 miljoen
		<i>Overig</i>	4,6 miljoen	<i>Overig</i>	1,2 miljoen	<i>Overig</i>	1,8 miljoen
		<i>Risico</i>	6,9 miljoen	<i>Risico</i>	1,7 miljoen	<i>Risico</i>	2,1 miljoen
		<i>Totaal investering</i>	53,0 miljoen	<i>Totaal investering</i>	18,5 miljoen	<i>Totaal investering</i>	22,6 miljoen
		Geschat	50-55 Miljoen	Geschat	17-20 miljoen	Geschat	20-25 miljoen
Totaal score		28,75 (52%)		33,75 (61%)		31,25 (57%)	



7. Conclusie beoordeling

- Verschillen tussen varianten per saldo klein.
- Variant 1 Rondweg scoort goed op Verkeersafwikkeling en - Veiligheid, maar (zeer) slecht op ruimtelijke ordening (No-Go) en kosten. En oplossend vermogen sluipverkeer en inrichting bestaande N210 onzeker. Daarnaast zijn er haalbare alternatieven.
- Varianten 2 en 3 scoren gelijkwaardig. De verschillen:
 - Leefbaarheid en Sluipverkeer: variant 3 beter.
 - Routekwaliteit landbouwverkeer en Openbaar Vervoer: Variant 2 beter.
- Ruimtelijke ordening beiden negatief (-), maar onvoldoende planmatige basis voor investering nieuw kruispunt “Lopik Oost” in variant 3.
- Variant 2 biedt ook nog ruimte voor toekomstige ontwikkeling.



8. Mening

- **Provincie Utrecht**
 - Variant 1 Rondweg: Niet haalbaar (ambtelijk en bestuurlijk)
 - Variant 3 Ontvlechting: Onvoldoende basis
 - Variant 2 Verplaatst: Voorkeur
- **Gemeente Lopik**
 - Variant 3 Ontvlechting: Voorkeur
- **Klankbordgroep**
 - Reactieformulier invullen, eerste peiling
 - Twee weken reactietermijn na ontvangst stukken

Bedankt voor uw tijd en aanwezigheid!

