

**Reactienota schetsontwerp N210 Lopik Oost**

<b>Nummer</b>	<b>Opmerking klankbordgroep op schetsontwerp N210 Lopik Oost</b>	<b>Reactie projectgroep</b>
1	Graag aandacht voor duurzame bushokjes (bijv sedum op dak), en fietsenstallingen. Ook graag aandacht voor duurzame natuurbermen.	Gebruik van duurzame bouwmaterialen nemen wij mee in uitwerking van het voorlopig ontwerp. Dit heeft zeker onze aandacht.
2	Parallelweg graag verlichten voor veiligheid fietsers.	De openbare wegverlichting zit nog niet in het ontwerp. Hiervoor komt een apart plan.
3	De opmerking die gemaakt werd over de bereikbaarheid van het BP tankstation is geen issue meer gezien de pomp onbemand is geworden, er is geen shop en personeel meer aanwezig	We hebben binnenkort nog overleg met BP over het ontwerp. Los van de vraag of de bezinepomp bemand of onbemand is, zijn er zaken die we sowieso met BP willen afstemmen vanwege de aansluiting op de N210
4	Duidelijk de breedtemaat van de verbrede parallelwegen en beoogde verkeersgebruik (soort voertuigen naast voetgangers, (brom)fietsen en dergelijke) op de tekeningen aangeven.	Deze informatie zullen we meenemen in het voorlopig ontwerp
5	Duidelijk het beoogde snelheidsregime voor de parallelweg en de N210 op de tekeningen aangeven. In de praktijk zien we dat de 30 km/h borden voor de parallelweg langs de opgeknapte N210 enkel bij de ingangen zijn geplaatst. Op het tussenliggend traject herhalingsborden plaatsen is voor zo'n nieuwe en veranderde situatie geen overbodige luxe.	Deze informatie zullen we meenemen in het voorlopig ontwerp.
6	Omvang landbouwvoertuigen/opslag op de Copen, Lopikerweg Oost en MOB-Zuiderparklaan zijn oorzaak van relatief veel groot en breed landbouwverkeer op de parallelwegen langs dit traject tussen de N204 en het Europasingel. De berm tussen de parallelweg en de naastgelegen sloot/weiland is vaak smal en het hoogteverschil is groot. Het combineren van in breedte gemaximaliseerd landbouwverkeer met fietsverkeer blijft daarom, ook bij verbrede parallelweg, niet comfortabel voelen en riskant. Het eerdere alternatief: alle landbouwverkeer	We kiezen er in het ontwerp voor om landbouwverkeer op de parallelweg te houden langs dit gedeelte van de N210. Verbreden van de parallelweg, aanleg van drempels en plaatsen van een sluis voor het landbouwverkeer moet de veiligheid verbeteren. Bij het toelaten van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan voorzien we een veiligheidsrisico op

	op de N210 en de snelheid daar gemaximaliseerd op 60 km/h geeft volgens projectteam risico op inhalen op de N210. De nieuwe kruispunten liggen kort na elkaar en hebben dubbele rijstroken, dus is dat risico op ongewenst inhalen niet zo groot meer. Tussen Zijdedweg en Europasingel rijdt het landbouwverkeer straks al over de N210. Wij verzoeken de keuze landbouwverkeer op parallelweg of op N210, tussen Europasingel en N204, nog eens zorgvuldig af te wegen.	inhalen vanwege snelheidsverschillen en mogelijk problemen met colonnevorming op de hoofdrijbaan.
7	Nabij dit kruispunt ligt aan de westzijde de toegang/uitgang van een opengesteld natuurplek (Staatsbosbeheer) over de Lansing houtkade. In de huidige situatie met rotonde is dit pad alleen veilig te bereiken vanaf de parallelweg, oversteek N210 naar de entree van de woningen. Zorg in de nieuwe kruispunt situatie dat de oversteek van de N210 naar de woningen op het MOB terrein ook gebruikt kan worden door de wandelaars van dit pad en het onderhoudsmaterieel van Staatsbosbeheer voor de Lansing houtkade.	Dank voor de tip. We zullen dit aankaarten bij Staatsbosbeheer.
8	Bochtafrondingen in de aansluitweg van de twee woningen MOB-complex suggereert dat deze woningen een rechtstreekse aansluiting krijgen op de N210, kort na de verkeerslichten. Dat lijkt ons zeer riskant. Veilig is om deze ontsluiting te realiseren van en naar de parallelweg (zowel te fiets, te voet als met de auto) met toepassing van een verkeerslicht. Natuurlijk moet er dan voor het autoverkeer van en naar deze woningen een mogelijkheid zijn om ergens op de parallelweg van en naar de N210/N204 te rijden. De veiligste nabijgelegen mogelijkheid is deze auto's via het kruispunt de Copen te laten rijden. Zie ook de eerdere opmerking over de bereikbaarheid van het Lansing pad voor wandelaars en onderhoudsmaterieel.	In het ontwerp zit voor deze bewoners geen directe aansluiting op de N210. Dit verloopt via de parallelweg vanaf de betreffende woningen. Ontsluiting vanaf N210 naar deze bedrijfswoningen is nog niet duidelijk. We hebben hierover binnenkort overleg met de beheerder van het MOB terrein, Rijksvastgoedbedrijf.
9	Voor dit kruispunt worden faunapassages gerealiseerd. Waar en hoe dan? S.v.p. aangeven op de tekening.	Deze voorziening staat ingetekend oostelijk van de nieuwe kruising N210/N204 richting Benschop met tekst "Verbetering van faunapassage(s)". Exacte locatie en uitvoering nader te bepalen
10	De afstand tussen de dubbele rijstroken van het kruispunt N210/N204 en de dubbele	De prognose berekening van toename verkeer op de N210

	rijstroken van het zuidelijker gelegen kruispunt de Copen is slechts 250 tot 300 meter. Het is logischer en comfortabeler voor het verkeer om die dubbele rijstrook door te zetten over het gehele traject tussen deze twee kruisingen.	rechtvaardigt extra capaciteit met rijstroken op de kruisingen met de Copenweg en N204. Op het tussenliggende weggedeelte van de N210 is dit niet nodig op grond van de uitkomsten van het verkeersmodel en de knelpuntenanalyse. Aanleg met 2 x 2 rijstroken hier is daarom niet opgenomen in het ontwerp.
11	Naast het kruispunt Copen (aan de oostzijde van de parallelweg) kan prima een P+R/carpoolplek worden gerealiseerd. Met beperkte aanpassingen van het kruispunt Copen is een veilige route van en naar een eenvoudige parkeerfaciliteit naast de parallelweg, te maken. Doe dit voorlopig beperkt, bij wijze van proef. Afhankelijk van de behoefte kan die carpoolplaats dan later verder worden uitgebreid en fraai landschappelijk in het NNN-lint worden ingepast.	We hebben een dergelijke voorziening voor P+R/carpoolplaats nu niet in het ontwerp opgenomen. Afhankelijk van de vraag of er voldoende behoefte aan is bij de ondernemers op De Copen zullen we hier alsnog naar kijken.
12	Wij onderschrijven het in de klankbordgroep geopperde idee om het voetpad tussen het kruispunt Copen en de 3e Industrieweg ook geschikt te maken en open te stellen voor fietsers.	Dit verzoek nemen we over. Er komt een voetpad.
13	Een voetpad naar de bedrijven op de Copen naast het fietspad ontbreekt op de tekening. Of geef aan dat het een gecombineerd voet/fietspad is.	Dit verzoek nemen we over. Er komt een voetpad.
14	. Maak de calamiteitendoorgang aan de zuidzijde van de Copen (1ste industrieweg) ook mogelijk van en naar de parallelweg (met een bij calamiteiten door brandweer/politie/beheerder weg te nemen hekdeel).	Nood- en hulpdiensten maken gebruik van de provinciale weg. Deze ingang sluiten we daarom in het ontwerp aan direct op de N210.
15	Aansluiting voet-/fietspad oostzijde (van/naar Benschop) met flauwe bocht noordelijker aansluiten op de parallelweg. En het hekwerk tussen parallelweg en N210 strak langs de N210 plaatsen tot aan de fietsoversteek.	Dit verzoek bekijken we in de fase van het opstellen van het voorlopig ontwerp.
16	Geen voorrangsmarkeringen aangeven op de tekeningen waar de fietsroutes onderling kruisen, en bij de aansluiting op de parallelweg (is immers 30 km/h). De regel: verkeer van rechts voorrang geven voldoet hier immers prima. Enkel bij de aansluitingen van fietspaden op de autoroutes waar harder dan	Conform de officiële CROW richtlijnen moet de wegmarkering en belijning duidelijk zijn voor alle weggebruikers. Datzelfde geldt ook voor de voorrangssituatie. We kiezen

	30 km/h wordt gereden (N210) is dit zinvol. Lopik binnen de bebouwde kom is overigens overall max. 30 km/h. Voorstel: beperk de snelheid op de wegen van en naar dit kruispunt tot 30 km/h. Gezien het vele bochtenwerk is dat heel goed uit te leggen.	er in dit ontwerp voor om langzaam verkeer te scheiden van overig verkeer. De inrichting is daarop ingericht met maximale snelheden van 30 km p/u op de parallelweg en 80 km p/u op de hoofdrijbaan van dit gedeelte van de N210.
17	Op tekening is bij dit kruispunt alleen een fietspad aangegeven. Ook voetgangers moeten hier veilig van oost naar west v.v. de Lopikerweg Oost/Graafdijk kunnen vervolgen. Dus geef dit op tekening aan als gecombineerd voet/fietspad, of met een apart voetpad zoals bij de oversteek N210 en bij de route naar de 1ste industrieweg.	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad.
18	Op tekening is bij dit kruispunt alleen een fietspad aangegeven. Ook voetgangers moeten hier veilig van oost naar west v.v. de Lopikerweg Oost/Graafdijk kunnen vervolgen. Dus geef dit op tekening aan als gecombineerd voet/fietspad, of met een apart voetpad zoals bij de oversteek N210 en bij de route naar de 1ste industrieweg.	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad.
19	Wie krijgt eigendom/beheer over de nieuwe toevoerwegen van en naar dit kruispunt? Voorstel: hou dit geheel bij de Provincie en regel dat er (later) geen ontsluitingen naar naastgelegen percelen op mogen komen.	Het beheer van de lokale wegen hoort bij de gemeente Lopik die daarvoor verantwoordelijk is.
20	De aansluiting van de voet/fietspaden op de Lopikerweg Oost en op de Graafdijk kan eenvoudiger en logischer worden ontworpen.	In het ontwerp is voor fietsers en voetgangers deze aansluiting ter hoogte van Graafdijk aangebracht. Dit om voldoende afscheiding te maken van gemotoriseerd verkeer.
21	Hoe wordt voorkomen dat bezoekers en personeel de N210 oversteken bij het tankstation?	Aangezien het tankstation niet bemand is, zien we hier geen aanleiding om een barrière op de weg te plaatsen tegen oversteken.
22	Wat is de noodzaak van de oversteek N210 vanaf de parallelweg naar het noordelijke perceel weiland in de bocht ten zuiden van het tankstation? Dit perceel is immers toegankelijk vanaf de Graafdijk.	Deze doorsteek willen we afsluiten.
23	Waarom zit de landbouwsuis in de parallelweg op de aangegeven plaats nabij het tankstation oost? Noordelijker of zuidelijker is meer ruimte	Vooralsnog houden we de sluis op dit gedeelte van de parallelweg. Er is hier

	om de fietsers er veilig langs te leiden. Nabij de Graafdiijk is bovendien de verlichting van dit obstakel eenvoudiger te realiseren.	voldoende verlichting. Vanaf deze locatie kan landbouwverkeer nog steeds de parallelweg gebruiken maar houden we sluijverkeer vanaf de Lopikerweg Oost tegen. Het ontwerp van de sluis en de uiteindelijke locatie willen we nog afstemmen met de lokale vertegenwoordiging van LTO.
24	Is de aansluiting Jaarsveld, zonder verkeerslichten, wel voldoende veilig voor autoverkeer vanuit Jaarsveld naar Lopik Dorp en naar Benschop? Als er een bus op de halteplaats staat, en door de nu aangegeven plaats van de rijwielstalling, zal de automobilist nauwelijks zicht hebben op het aankomend verkeer uit het westen. Verkeer dat uit Jaarsveld linksaf gaat kruist bovendien het naar Jaarsveld afslaand verkeer op de N210 uit het noorden en moet tevens direct invoegen op de hoofdbaan N210 én letten op overstekende voetgangers/fietsers. De rijwielstalling kan goed zuidelijker worden geplaatst. Invoegstrook/opstelplaats op N210 maken voor links afslaand verkeer uit Jaarsveld. De zuidelijke bushalte blijft een knelpunt.	In het ontwerp wordt de kruising Van Alterenlaan-N210 zo aangepast dat komend vanaf Jaarsveld het zicht op de provinciale weg aanmerkelijk verbeterd wordt. Er komt ook meer opstelruimte bij voor verkeer en de oversteek wordt veiliger. Het ontwerp is hierop opnieuw getoetst en houden we als zodanig in stand. Verkeerslichten zijn op deze kruising niet nodig. Dit heeft met name te maken met het relatief gering aantal automobilisten van en naar Jaarsveld.
25	Er is een ongekend ruimtebeslag gelegd op goede landbouw grond. Dit is onnodig en gaat ten koste van de voedselvoorziening in de toekomst. Immers we zien nu al dat in Zuid Europa landbouwgrond verloren gaat door klimaatverandering. Om toch voldoende voedsel voor wereldbevolking te produceren zal in Brazilië veel oerwoud worden gekapt.	De realisatie met name van het nieuwe kruispunt Graaf heeft gevolgen voor de grondverwerving. Dit is helaas onvermijdelijk. Het realiseren van een verkeersoplossing op het huidige kruispunt Graaf zien wij niet als haalbaar en als een gewenst alternatief.
26	De landbouw sluis is onnodig. Immers, ik zie op de snelweg ook geen mensen op de vlucht strook rijden bij een file. De sluis geeft wel hinder, en wat is passend? Er moet een smalspoortrekker voor boomgaarden door, maar ook een hakselaar van minimaal 3 meter breed	De sluis is bedoeld om sluijverkeer tegen te gaan op de parallelweg maar mag uiteraard geen hinder opleveren voor landbouwvoertuigen. We willen het ontwerp van de sluis daarom afstemmen met de lokale vertegenwoordiging van LTO.
27	De reden om het kruispunt te verleggen was ruimtegebruik. We zien nu dat er ruimte is	Zie reactie projectgroep onder nummer 25.

	gemaakt door huizen te slopen. Waarom nog verplaatsen dan? Onnodig	
28	De stoplichten maken bij de Copen en de N204 is onnodig, het is een probleem creëren waar het niet is.	Om het verkeer in goede banen te leiden en zo goed mogelijk te laten doorstromen, zijn deze verkeerslichten noodzakelijk.
29	Drempels en plateaus zijn niet gewenst. Voor landbouwverkeer is dat een ramp.	De uitvoering van deze plateaus moet ervoor zorgen dat de snelheid wordt afgeremd op de parallelweg. Tegelijkertijd moeten landbouwvoertuigen hier wel goed overheen kunnen rijden. We stemmen dit daarom graag af met de lokale vertegenwoordiging van LTO.
30	Kan er van het geplande voetpad langs de UVO tussen de 1e industrieweg en de aansluiting van de Copen op de N210 een fiets/ voetpad gemaakt worden door het voetpad breder te maken. Ik verwacht dat veel fietsers die op de westzijde van de Copen werken en naar het noorden willen of met de fiets naar de bushalte gaan, toch dit bedoelde voetpad gaan gebruiken als fietspad.	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad.
31	Momenteel wandelen er tijdens de lunchpauze diverse mensen vanaf de Copen over het fietspad ten westen van de N210 naar de Graafdijk en over de Fuikebrug en gaan dan over de Lopikerweg oost of de Graafdijk terug over het fietspad naar de Copen. Het wandelen over het fietspad ten westen van de N210 is niet ideaal maar het wandelen over de Lopikerweg oost is zelfs gevaarlijk. Kan er een voetpad naast het fietspad gemaakt worden vanaf de Copen over de nieuwe kruising langs de bushalte naar de Graafdijk?	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad.
32	Maak een veilige aansluiting voor fietsers die vanaf de Lopikerweg oost oost naar het noorden willen over de parallelweg. Oversteken in de bocht van de Lopikerweg oost oost naar de parallelweg is gevaarlijk vooral als het druk is.	Zie reactie projectgroep onder nummer 20.
33	Kan het verkeer dat vanaf de nieuwe kruising wil sluipen over de Lopikerweg oost middels de verkeerslichten worden ontmoedigd? Graag.	We zullen deze mogelijkheid onderzoeken in de instellingen van de verkeersregelinstantie.

34	<p>Voetgangers en fietsers die vanaf het fietspad ten oosten van de S.L. van Alterenlaan zuid komen en naar de S.L. van Alterenlaan noord willen moeten in dit voorstel eerst de Parallelweg oversteken dan de S.L. van Alterenlaan zuid en daarna de N210 en dat allemaal op een kruising met afslaand verkeer vanaf de N210 naar de Van Alterlaan zuid. Het wordt een stuk overzichtelijker en dus veiliger als je het ontwerp spiegelt om de noord-zuidas die ligt over de van Alterenlaan. Langzaam verkeer vanaf het fietspad kan dan rechtdoor over de Parallelweg en de N210 naar de Van Alterenlaan noord. Dat scheelt een gevaarlijke oversteek van de Van Alterenlaan zuid.</p> <p>Dat je dan de bestaande bushalte aan de noordzijde van de N210 moet verplaatsen naar het oosten moeten we maar voor lief nemen, op de totale kosten valt dit wel mee. Niet lang geleden is op dit punt nog een fietser dodelijk aangereden door een tractor, laten we het nu optimaal maken.</p>	Zie reactie projectgroep onder nummer 24.
35	<p>Wat het meest opvalt is de oplossing voor de bedrijfswoningen op het Mob complex. Het betreft bedrijfswoningen waar alleen bewoners die ten dienste van het mob complex daar mogen wonen (volgens bestemmingsplan). Waarom dan ook niet ontsluiten via het Mob</p>	Deze optie zit momenteel niet in ons ontwerp. Ontsluiten intern via het MOB terrein is iets dat de provincie niet kan bepalen. We zullen dit bespreken met de terreinbeheerder, Rijksvastgoedbedrijf.
36	<p>Hoe gaan de bezoekers op de inrit komen als ze aankomen vanaf de n210 en/of N204? En hoe gaan deze weer deelnemen aan het verkeer N210/N204 bij het verlaten van het perceel met de bedrijfswoningen?</p>	Dit punt is nog niet geregeld in het ontwerp en bespreken we nog met de terreinbeheerder, het Rijksvastgoedbedrijf.
37	<p>De opstel ruimte Z-N voor landbouwverkeer is erg krap. Voor zover uit onderliggende documenten te halen is: voor landbouw verkeer lijkt richting N210-N204 de hoofdrichting. Kans op blokkeren aansluiting oost voor landbouwverkeer en brom/fietsers.</p>	We controleren dit punt in de fase van het opstellen van het voorlopig ontwerp
38	<p>De opstelruimte voor motorvoertuigen Zuid-rechts lijkt veel ruimer dan de opstelruimte Oost-links (de uitloop rechts zit daar ook nog in). Is de opstelruimte Oost-links wel voldoende ruim voor in avondspits 2040?</p>	We nemen deze opmerking over. Er komt meer opstelruimte op deze kruising N210/Copenweg voor verkeer vanaf het bedrijventerrein De Copen naar het noorden.
39	<p>Wegvak tussen N204-N210 en N210-Copenweg: Dat gaat 4 keer van en naar 1</p>	Zie reactie projectgroep onder nummer 10.

	rijstrook in beide richtingen op een erg korte afstand. Dat geeft een onrustig wegbeeld en veel in-uitvoegend verkeer en snelheidswisselingen (nog even gas erop om er tussen te dring	
40	Gezien de gewenste ontwikkelingen in dit gebied heeft N210-Copenweg (de aansluiting op N210) de potentie om knelpunt Graaf te worden van de toekomst. De voorgestelde inrichting is een hele verbetering. Van een zwaar onvoldoende (huidige situatie) naar een ruime voldoende	Dank voor uw positieve opmerking!
42	In het schetsontwerp is geen voetpad opgenomen. Wel zijn er bushaltes op deze locatie bijgekomen, dan hoort daar ook een voetpad bij. De minimale breedte voor een voetpad zou ook rekening moeten houden met mindervaliden.	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad. De halte moet toegankelijk zijn voor minder valide reizigers en wordt daarop ingericht.
43	De uitvoeg/opstelstrook rechts de Copen op vanuit noord lijkt er kort. Veel vrachtverkeer zal die kant opgaan.	Zie reactie projectgroep onder nummer 38.
44	De afwikkeling van landbouwverkeer is werkelijk heel veel verbeterd! De opstelruimte voor landbouwverkeer richting de Copen vanuit zuid is nog wel krap. Gezien de lengte tegenwoordig van landbouwverkeer kan sprake zijn van blokkering voor andere weggebruik	We zullen de benodigde opstelruimte beoordelen nogmaals in de fase van het opstellen voorlopig ontwerp.
45	Wel bushaltes en geen voetpad opnemen kan natuurlijk niet..... voldoende breed voor mindervalide ook. Het voetpad richting zuid oude industrie terrein is zeker nodig.	Dit verzoek nemen we over. Er komt hier een voetpad.
46	Linksaf richting noord met rechtdoor is erg weinig opstel lengte gezien vracht en landbouwverkeer. Met het vrijhouden van de inrit blijft opstelruimte over voor 1 vrachtwagen?	Zie reactie projectgroep onder nummer 38.
47	Hoe ziet de indraai en uitdraai curve eruit voor de 3 inritten op de Copenweg? Lijkt zonder overig verkeer (op en af rijdend van/naar de Copen) te hinderen erg krap.	Deze inritten bespreken we met gemeente Lopik aangezien deze aansluiten direct op de Copenweg, die in beheer is bij de gemeente.
48	MOB complex ontsluiting lijkt niet toekomst bestendig zo. Te weinig ruimte. Ontsluiting verplaatsen naar west zijde. Voor ontwikkeling ROBA wordt daar nieuwe weg aangelegd.	Het alternatief zoals hier voorgesteld van een ontsluiting aan de westzijde zullen we meenemen in het overleg met de terrein beheerder, Rijksvastgoedbedrijf, en de



		gemeente Lopik. Voorkomen moet worden inderdaad dat met deze aansluiting het verkeer op de aansluiting Copenweg/N210 in het gedrang komt.
49	In de huidige situatie wandelen dagelijks een aanzienlijk aantal mensen gedurende hun pauze vanaf de Copen richting kruispunt Graaf over het fietspad westzijden en/of parallelweg oostzijde. De provincie kan hier een "omloopgebied" van maken	Dank voor deze waardevolle tip! De functie van dit groene gebied staat nog open en deze suggestie is daarom welkom.
50	De aansluiting voor fietsers vanaf Lopikerweg oost (oost en west) laten vervallen. De Graafdijk is al de hoofd fiets route, dus is het logischer om alleen die aan te laten sluiten op het fietspad richting kruispunt.	Via Graafdijk is er een toeristische fietsroute voor doorgaand fietsverkeer. Er zijn echter ook fietsers die vanaf de Lopikerweg Oost de provinciale weg op willen. We hebben daarom in het ontwerp ook hiermee rekening gehouden. Zie verder reactie projectgroep onder nummer 20.
51	Weggedeelte Graaf-parallelweg Jaarsveld fietspad maken, verhoogd/kleur markering tot aan de aansluiting van bovenbedoeld fietspad.	We kiezen er in het ontwerp voor landbouwverkeer op dit gedeelte van de N210 gebruik te laten maken van de parallelweg. Een inrichting als fietsstraat of fietspad past daar niet bij.
52	Parallelweg alleen voor fietsers en landbouwverkeer is een goede oplossing. Ontsluiting naar bedrijf aan west zijde en niet meer via N210 is heel goede verbetering.	Zie reactie projectgroep onder nummer 51.
53	De doorstroming N210 zal wel opgelost zijn met alle verbeteringen op het hele tracé. Het zwakke punt in dit hele traject is aansluiting de Copen, het op en afrijden van de Copen dan met name. Het vrachtverkeer en landbouwverkeer gecombineerd met fietsers	Het ontwerp voor deze kruising wordt aangepast zodanig dat er meer opstelcapaciteit is voor verkeer vanaf De Copen naar het noorden. We zullen tevens in de fase van opstellen voorlopig ontwerp het benodigde ruimtebeslag nogmaals beoordelen in verband met o.a. het landbouwverkeer.
54	Het grote gemis zijn natuurlijk de maatregelen voor de knelpunten die aangegeven zijn in het onderzoek voor wat betreft sluipverkeer, zwaar	De provincie Utrecht zal in het overleg met gemeente Lopik aandacht blijven vragen voor

	vrachtverkeer etc. Op de lokale wegen is daar helemaal niets uitgekomen. Echt een gemiste kans want wanneer krijg je weer zoveel expertise en enthousiasme bij elkaar om in oplossingen te mogen en kunnen denken en niet in problemen. Jammer.	passende en aansluitende maatregelen op het lokale wegennet.
55	Ben benieuwd hoe nu de kruispunt berekeningen eruit zien t/m 2040. In de trajectstudie werd aangegeven dat als de knelpunten met doorstroming opgelost zouden worden bij kruispunt Graaf, kruispunt europalaan-n210 niet meer zou voldoen.	We zullen de uitkomsten delen met de omgeving voordat het investeringsbesluit wordt genomen. Daarvoor wordt nog een inloopbijeenkomst georganiseerd.
56	Lezende het verslag: plateaudrempels, landbouwverkeer op verbrede parallelweg etc.... Ben ik benieuwd naar uw invulling van leefbaarheid....	Verbetering van de leefbaarheid voor bewoners willen wij concreet tot uiting brengen met geluid reducerende maatregelen en met name de aanpassing in het ontwerp waarbij er een nieuwe kruising Graaf wordt gerealiseerd.