

Naam vergadering: Bijeenkomst 5 klankbordgroep Lopik
Datum: 05-03-2024

Samenvatting gestelde vragen en benoemde aandachtspunten

Opening en inleiding

Het programma van de avond wordt toegelicht. De provincie Utrecht neemt deze avond de klankbordgroep mee in de afwegingen en keuzes die de afgelopen periode zijn gemaakt met betrekking tot de drie uitgewerkte varianten. De provincie gaat eerst het beoordelingskader bespreken, met daarin de criteria waarop de varianten beoordeeld zijn. Daarna spreekt de provincie haar voorkeursvariant uit en geeft hierbij een onderbouwing waarom dit haar voorkeursvariant is. Aan de klankbordgroep wordt gevraagd om aan het einde van deze klankbordsessie hun voorkeursvariant uit te spreken in een eerste peiling.

Vraag: Gaan wij als klankbordgroep in gesprek met de gemeenteraad op basis van vrijwilligheid? De gemeenteraad moet toch ook goed op de hoogte zijn van de varianten en een weloverwogen beslissing kunnen nemen?

Antwoord: Wij kunnen de raadsleden niet verplichten om hier aan deel te nemen, de vrijwilligheid is vooral gericht op de klankbordgroep-leden en niet zozeer op de raadsleden. Op de vraag of de klankbordgroep-leden willen dat het gesprek met de gemeenteraad door moet gaan wordt met 'ja' gereageerd door de klankbordgroep. Dit is besproken tijdens de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep (sessie 4). Bij die gelegenheid is besloten dat de klankbordgroep hieraan mee zal werken, op basis van vrijwillige deelname.

2. Verkeersmodel

Vanuit het verkeersmodel is er in twee modellenniveau 's gemodelleerd. Het Macromodel is gebaseerd op het verkeersmodel (Stravem) van de provincie Utrecht. Het Macromodel is verder uitgezoomd dan alleen de N210 en is ook gericht op omliggende verkeersstromen naast de N210 (regionaal). Een kalibratie, of verfijning, heeft op basis van telpunten plaatsgevonden.

Het tweede verkeersmodel is meer ingezoomd op de N210 en gemodelleerd in het Micromodel van Vissum (lokaal). Hierin is nadrukkelijk gekeken naar de gevolgen van de varianten op de kruispunten en welke kruispuntvormen welk effect hebben binnen het verkeersmodel van de N210. Met de toetsing op verkeersafwikkeling is gekeken naar:

- Reistijd N210
- Voertuigverliesuren
- Wachtrijvorming

Vraag: In een vorige (traject)studie kwam naar voren dat het niet mogelijk was om de kruispunten op het tracé N210 'Lopik oost' met verkeerslichten in te richten. Hoe is het dan toch in deze varianten mogelijk?

Ter verduidelijking: De rotondes van de N210 met de Copenweg en N210 zijn in varianten 2 en 3 ingericht met verkeerslichten. In variant 3 is het nieuwe kruispunt ter hoogte van 'Lopik Oost' tevens ingericht met verkeerslichten.

Antwoord: Door meer opstel-/verkeersstroken toe te voegen aan de kruispunten. Dit maakt de kruispunten robuuster en is daardoor is er nog ruimte qua capaciteit. In het ontwerp kan de provincie enkel met turborotondes werken vanwege de verkeersintensiteiten. Bij de turborotondes moeten fietsers echter 2 x 2 rijstroken oversteken. Het beleid van de provincie is dan ook dat bij deze turborotonde een fietstunnel moet komen. En hierbij moet dan ook rekening worden gehouden met het kruisende landbouwverkeer op de parallelwegen. Omdat bij alle kruispunten sprake is van gecombineerd kruisend fiets- en landbouwverkeer kan dit beter, veiliger en compacter worden geregeld in een kruispunt met verkeerslichten.

Vraag: Is de Copen hierin ook meegenomen?

Antwoord: De Copen, inclusief de nieuwe ontwikkelingen (de Uitbreiding De Copen en ROBA), zijn opgenomen in de analyse. De oplossing is daarop afgestemd en gedimensioneerd.

3. Verkenning ongelijkvloerse fietsoversteek



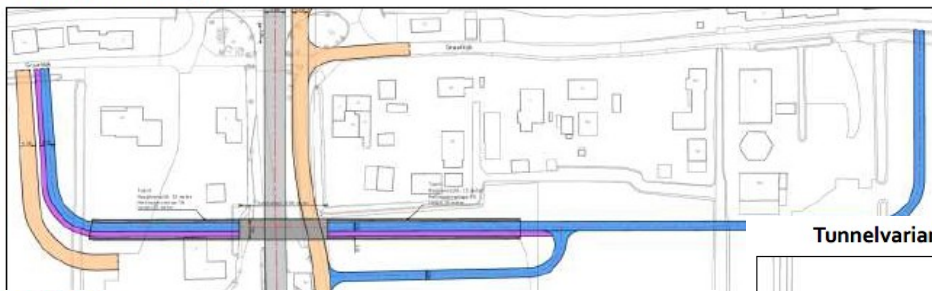
Tijdens de studie en klankbordsessies is herhaaldelijk gesproken over het aanleggen van een ongelijkvloerse fietsoversteek. Het doel van de uitgevoerde verkenning is om te bepalen hoe haalbaar een dergelijke ongelijkvloerse fietsoversteek is.

Tijdens de aanpak heeft de provincie Utrecht een inventarisatie gemaakt van verschillende aspecten, waaronder beleid, ruimtelijke kaders, fietsgegevens en belangrijke fietsroutes. Daarnaast is er gekeken naar omgevingsfactoren, zoals bodemgesteldheid, het watersysteem, nabijgelegen bebouwing, niet-gesprongen explosieven en kabels en leidingen

Tijdens de inventarisatie zijn drie mogelijke tunnelvarianten geïdentificeerd voor nader onderzoek. Er zijn geen brugvarianten overwogen omdat de eisen voor de afmetingen van een fietsbrug veel ruimte vereisen, vooral vanwege comfort- en toegankelijkheidseisen conform CROW. Daarnaast dient er gekeken te worden naar de gevolgen voor windoverlast en lange hellingbanen ten opzichte van de tunnel. Bovendien zijn brugopties in strijd met de Omgevingsverordening van de provincie en is er in het eerdere klankbordgroep-proces aangegeven dat brugopties een aanzienlijke impact hebben op de omgeving, met name op het uitzicht en de privacy.

De drie varianten die zijn verkend voor de ongelijkvloerse oversteek:

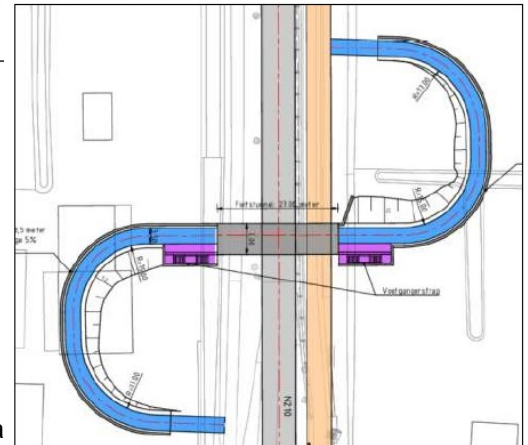
variant 1 Zuidzijde



Variant 2 Graafdijk



Tunnelvarianten: Variant 3 Noordzijde



- Een ongelijkvloerse fietsoversteek op het kruispunt Graa toegevoegde waarde en is daarom niet haalbaar.
- De kosten van een ongelijkvloerse fietsoversteek wegen niet op tegen de voordelen.
- De onderbouwing en beoordeling bieden onvoldoende basis om een ongelijkvloerse fietsoversteek als kansrijk te beschouwen.

Vraag: Stel je realiseert alleen de tunnel en je laat de rest van het kruispunt zoals de huidige situatie nu, wat gebeurt er dan?

Antwoord: Voor de fietser is dat een oplossing, alleen niet voor het overige verkeer. Knelpunten voor doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid blijven bestaan.

Vraag: Is een vrij simpele tunnel zoals bij Lopik ook realiseerbaar?

Antwoord: De nieuwe richtlijnen voor tunnels en toegankelijkheid maken het niet meer mogelijk om een dergelijke tunnelvorm te realiseren.

4. Beoordelingskader

Vraag: Hoe lukt het om objectief te blijven in het beoordelingskader?

Antwoord: Diverse deskundigen, vanuit verschillende expertises, hebben het beoordelingskader geëvalueerd, wat heeft geleid tot actieve discussies en voortdurende inspanningen om een beoordeling te verkrijgen die objectiviteit waarborgt. Dit kader dwingt ons om over elk aspect grondig na te denken. Daarnaast heeft elke expert vanuit een verschillende discipline een ander belang.

Vraag: Hoe scoort het op de sub-criteria, is dat ook even zwaar?

Antwoord: Sub-criteria dragen bij aan het beoordelen van de hoofd-criteria, zodat alles evenwichtig wordt afgewogen. Binnen een criterium kunnen echter uiteenlopende scores worden behaald, welke leiden tot de totaalscore.

Vraag: Ik merk op dat de ontsluiting voor nood- en hulpdiensten ontbreekt. Hoe wordt dit aspect meegenomen in de beoordeling?

Antwoord: Als de doorstroming verbetert, is dat ook positief voor de nood- en hulpdiensten. Verkeersregelinstanties (VRI's) hebben ook middelen om hieraan bij te dragen. We hebben ervoor gekozen om dit niet als een apart onderdeel mee te nemen in de afweging. Naast dit project loopt er ook een parallelspoor met de organisatie 'Goed op weg'. Afstemming met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) ten aanzien van gebruik door de nood- en hulpdiensten zal de komende periode plaatsvinden.

Notities:

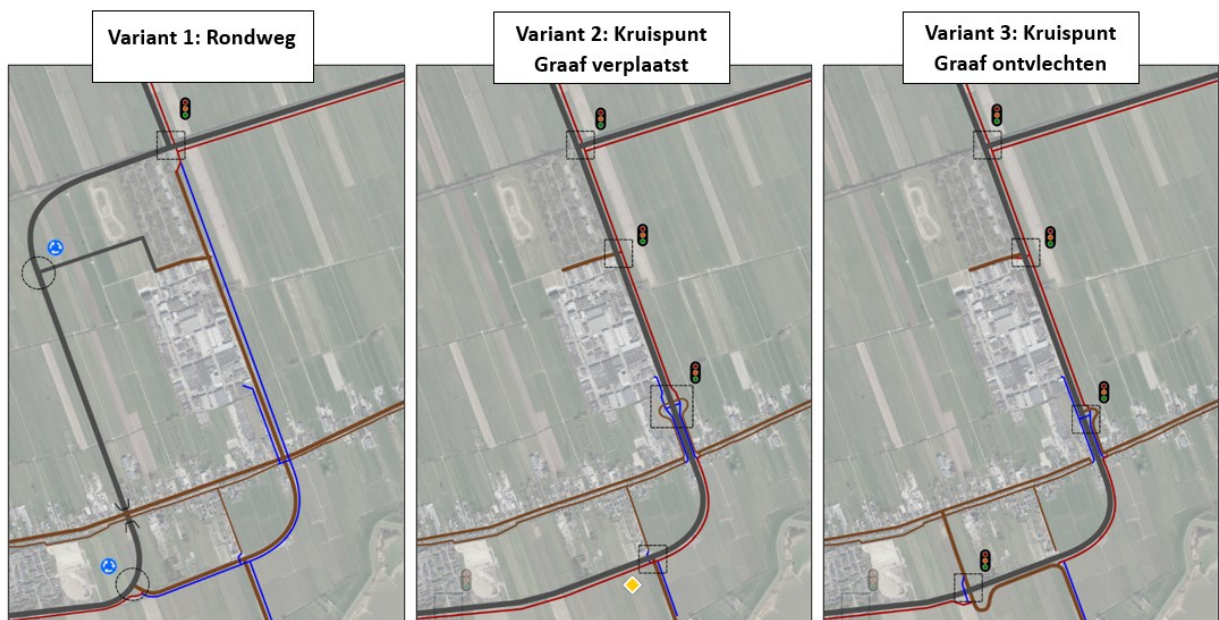
- Neem de aanrijroutes voor de nood-en hulpdiensten mee in de verslaglegging, op dit moment tredt vertraging op bij congestie op N210.

5. Pauze

6. Varianten

Er is besloten om 3 varianten te beoordelen:

1. Rondweg
2. Verplaatsing van het kruispunt Graaf
3. Ontvlechting van het kruispunt Graaf



Lopik tot aan de rotonde, die aan in een haakse bocht komt te liggen, zodat er meer ruimte ontstaat voor ruimtelijke ontwikkeling?

Antwoord: Een alternatief is inderdaad de rondweg rechtdoor in een haakse hoek trekken naar het bestaande tracé van de N210, om daar met een rotonde aan te sluiten. Dit heeft wel tot gevolg dat de nieuwe rondweg qua structuur niet de 'doorgaande weg' is, maar dat verkeer de rotonde 'driekwart' moet nemen vanuit Lopik. Uiteraard zijn meerdere liggingsopties mogelijk.

Vraag/opmerking: Maak het zo lang mogelijk 60 km/u op de N210.

Antwoord: Ook dit zijn zaken die we zullen uitwerken op basis van provinciaal beleid.

Variant 2:

Vraag: Klopt het dat het een t-variant blijft bij de S.L. van Alterenlaan?

Antwoord: Ja, dat klopt.

Vraag: Is het een mogelijkheid om de fietsers bij Graaf op de oude oversteek te laten oversteken?

Antwoord: In deze varianten is er geen oversteekplek meer op de huidige locatie. Solitaire oversteken worden conform beleid provincie opgeheven uit verkeersveiligheidsoverwegingen en dus ook niet meer 'nieuw' gerealiseerd.

Vraag: Bij de S.L. van Alterenlaan gaat de noordelijke rijbaan gewoon rechtdoor, en daar heb je wel een oversteek voor fietsers. Is dat ook voldoende veilig?

Antwoord: Er moet minimaal een T-splitsing zijn. Deze is hier aanwezig.

Variant 3:

Vraag: Staan er huizen in 2040 nabij de S.L. van Alterlaan?

Antwoord: Dat is niet met zekerheid te zeggen. Vanuit de provincie is Lopik Oost 2 aangemerkt als een kansrijke locatie voor woningbouwontwikkeling; dat is dan ook de status voor de provincie Utrecht. Er is nog geen sprake echter van opname in het Provinciaal Programma Wonen en Werken of een daarop volgend vastgesteld bestemmingsplan voor deze ruimtelijke ontwikkeling.

Vraag: Waarom zijn er in de provincie Utrecht geen rotondes, terwijl er in de provincie Zuid-Holland wel enkelstrooks-rotondes zijn?

Antwoord: In het ontwerp kan de provincie enkel met een turbotonde werken vanwege de verkeersintensiteiten.

Vraag: Het lijkt erop dat iedereen ervan profiteert, behalve de fietser?

Antwoord: Het fietsgebruik in Lopik verschilt sterk van dat bijvoorbeeld in Houten. Vraag is hoeveel op basis van beleid kan worden geïnvesteerd in de fiets met de huidige intensiteiten en prognose qua fietsers. Het is niet mogelijk om aan de wensen van alle weggebruikers in gelijke mate tegemoet te komen. Een omrijdroute van circa 450 meter wordt als redelijk beschouwd voor fietsers. Dit in afstemming met de fietsexperts van de provincie en ook in relatie tot de lengte van het gehele traject. We zullen in het vervolg kijken naar verdere optimalisatiemogelijkheden in het belang van de fietsers.

Vraag: Fietsers, sluijverkeer en zwaar vrachtverkeer zijn belangrijke punten die naar voren kwamen uit de enquête onder bewoners. Hoe dichtbij zijn we momenteel bij het oplossen van deze kwesties?

Antwoord: De punten zijn redelijk gelijkwaardig benoemd in de enquête. Later tijdens de bijeenkomst zijn de belangrijkste uitkomsten van de enquête teruggekoppeld aan de klankbordgroep. Uit de enquête die is gehouden begin 2023 blijkt dat in 7 van de 8 deelgebieden van Lopik respondenten aangaven dat de provincie bij het definiëren van oplossingen prioriteit moet geven aan verbeteren van de doorstroming op de N210. In 6 van de 8 deelgebieden gaven respondenten aan dat op nummer 2 van de prioriteitenlijst dient te staan: "verbetering van de veiligheid voor fietsers en voetgangers".

Actie:

- We moeten de resultaten van de enquête aan het begin van het traject terughalen en kijken hoe dicht we nog bij die resultaten staan.

7. Beoordeling

Toelichting op de beoordeling vanuit de provincie Utrecht:

De verschillen tussen de drie varianten blijken over het algemeen klein te zijn. Variant 1, de Rondweg, heeft een goede score op verkeersafwikkeling en -veiligheid. Echter, de variant scoort zeer slecht op het gebied van ruimtelijke ordening (bijvoorbeeld door aanwezigheid Natuur Netwerk Nederland-gebied) en deze variant brengt hoge kosten met zich mee, waardoor het bestuurlijk en ambtelijk gezien een 'no-go' krijgt. Bovendien zijn er twijfels over het vermogen om sluijverkeer op te lossen en over de inrichting van de bestaande N210 door de gemeente. Daarnaast zijn er haalbare alternatieven voor deze variant.

Varianten 2 en 3 scoren op vergelijkbare wijze. Het verschil zit voornamelijk in de volgende aspecten: variant 3 scoort beter op het gebied van leefbaarheid en het verminderen van sluipverkeer. Variant 2 scoort beter op het gebied van routekwaliteit voor landbouwverkeer en het openbaar vervoer.

Op het gebied van ruimtelijke ordening zitten er aan beide varianten een aantal kritische aandachtspunten. Voor variant 3 "Kruispunt Graaf Ontvlecht" ontbreekt er een planmatige basis in de vorm van opname in het Provinciaal Programma Wonen en Werken of een vastgesteld bestemmingsplan voor een investering in een nieuw kruispunt met aansluiting op toekomstige woningbouw bij "Lopik Oost". Variant 2 biedt daarnaast nog, op een later moment, wel ruimte voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Variant 2 is, kijkend naar alle criteria, het best uit het beoordelingskader gekomen met de hoogste score en daarom dan ook de voorkeursvariant voor de provincie Utrecht.

Vraag: Verweij gaat met alle vrachtwagens door de buurt rijden (Lopikerweg Oost-westzijde en nieuwe weg). Dit zal toch ook hinder veroorzaken?

Antwoord: Moet je deze variant alleen afwaarderen op de firma Verweij? Ook zijn er goede maatregelen te nemen op de nieuwe weg om de overlast te veroorzaken. Wij realiseren ons dit nadeel maar er zijn ook veel voordelen voor het algemeen belang. Daarnaast ben je de grote hoeveelheid sluipverkeer kwijt.

Vraag: Ik heb een MCA voor de ontsluiting van de Copen opgesteld en twee nieuwe criteria toegevoegd; De Copen en waardecreatie. Hoe is hier vanuit de provincie naar gekeken?

Antwoord: In de criteria voor het bedrijventerrein de Copen kunnen we ons vinden. De oplossingsrichting met de nieuwe aansluiting op de Copenweg is berekend op de toekomstige verkeerscapaciteit en kan deze afwikkelen. Het criterium waarde creatie interpreteren wij als toekomstvast: we hebben de scenario's doorgerekend tot 2040.

Vraag: In variant Rondweg rijdt de bus via de 'oude' provinciale weg. Ik vind het opmerkelijk dat de rondweg door het openbaar vervoer daarin als negatief wordt beoordeeld.

Antwoord: Het openbaar vervoer kan reistijdvoordelen behalen door gebruik te maken van de rondweg. Echter, bij gebruik van de 'oude N210', vooral bij het implementeren van verkeer remmende maatregelen, kan dit negatieve gevolgen hebben voor het comfort en de reistijd. Hierdoor kan de rondweg als een minder gunstige optie worden beschouwd, met als nadeel dat sommige haltes langs de N210 niet worden bediend in een dergelijke toekomstige situatie. Daar zit dus een risico in.

Notities:

- De locatie van Verweij en de impact van het bedrijf op de N210 zijn onderwerp van gesprek.
- Leefbaarheid is een belangrijk aspect dat wordt benadrukt door de klankbordgroep.
- Je kunt naast een weg ook overwegen om bijvoorbeeld camera's te gebruiken. De omgeving is hier echter geen voorstander van. Deze keuze voor camera's valt niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie.
- De gemeente wordt ook gevraagd om een standpunt in te nemen met betrekking tot een voorkeursvariant, net zoals de provincie. De voorkeur van de klankbordgroep gaat uit naar het hanteren van een vergelijkbare beoordelingsmethode door de gemeente als die van de provincie.
- Volgens sommige klankbordgroep leden heb je met de rondweg een weg die robuuster is dan de overige varianten (toekomst vast tot 2050)

Actie:

- Gemeente Lopik vormt een oordeel over de varianten in eenzelfde beoordelingskader als de provincie

8. Vervolgproces

Overleg klankbordgroep met gemeenteraad. Op basis van vrijwilligheid en met aanwezigheid van het projectteam wordt er een overleg ingepland tussen de klankbordgroep en de gemeenteraad van Lopik. Deze informatieve bijeenkomst wordt naar aanleiding van de resultaten van vanavond georganiseerd.

Toelichting op bestuurlijk vervolgproces. Na de klankbordgroep-bijeenkomst wordt het bestuurlijk vervolgproces tussen de gemeente Lopik en de provincie Utrecht bekendgemaakt. Dit geldt ook voor de totstandkoming en eindadvies aan het provinciaal bestuur.

Reactie termijn van twee weken. Na de bijeenkomst wordt het verslag opgesteld en in combinatie met de presentatie en tekeningen gedeeld met de leden van de klankbordgroep. De klankbordgroep heeft dan twee weken de tijd om nog met een schriftelijke reactie te komen richting de provincie Utrecht.

Planning. Het vervolgproces en de planning voor de participatie met de klankbordgroep wordt eveneens per mail met de leden van de klankbordgroep gedeeld.