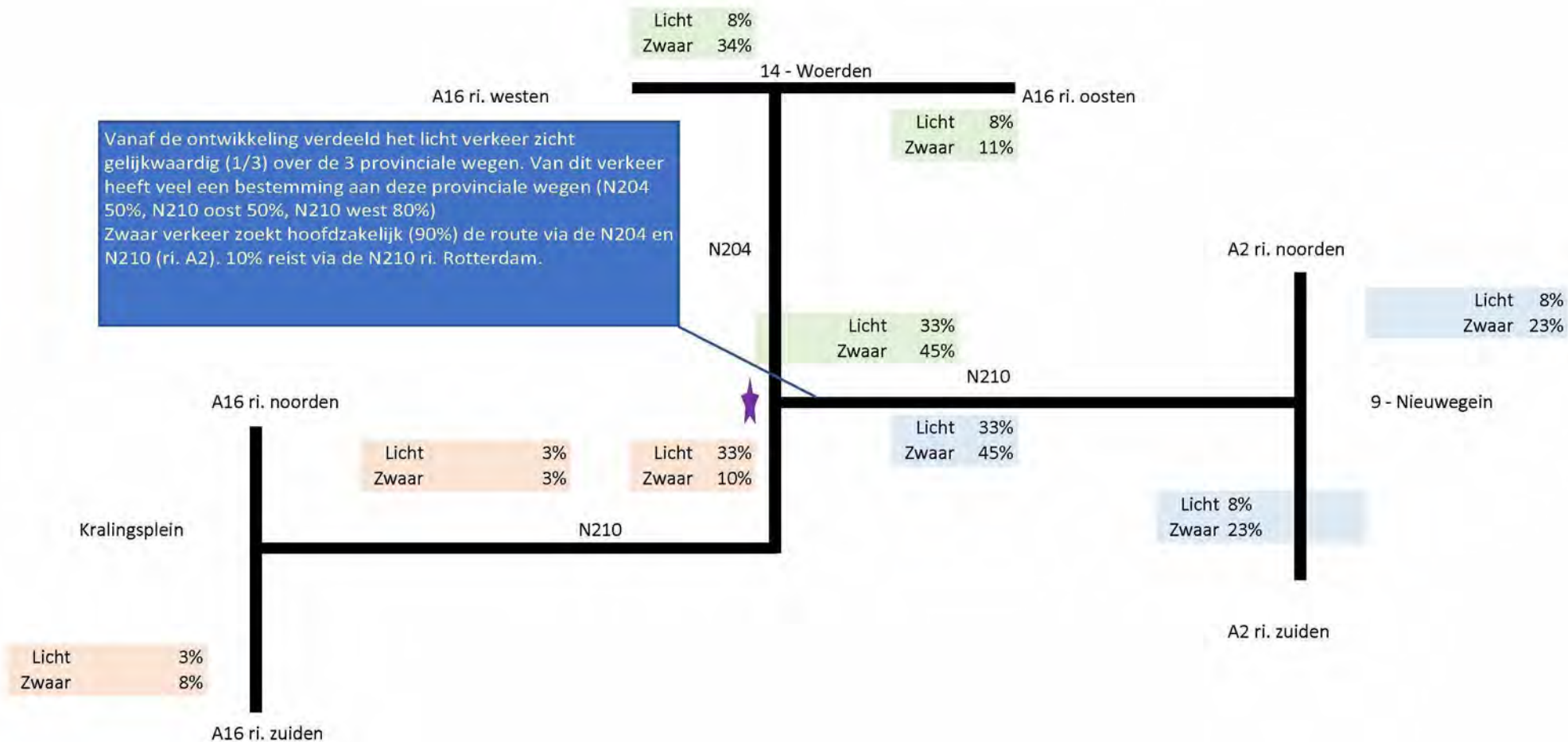


Vanaf de ontwikkeling verdeeld het licht verkeer zich gelijkwaardig (1/3) over de 3 provinciale wegen. Van dit verkeer heeft veel een bestemming aan deze provinciale wegen (N204 50%, N210 oost 50%, N210 west 80%)
 Zwaar verkeer zoekt hoofdzakelijk (90%) de route via de N204 en N210 (ri. A2). 10% reist via de N210 ri. Rotterdam.



Opgave verkeersbewegingen Bedrijf A te plaats bedrijf A

B Voertuigbewegingen	Aantal			
	7:00-19:00	19:00-23:00	23:00-7:00	
Vrachtwagens				
Recycling	20		5	5 laden/lossen
Recycling	12		3	3 oppikken lege bakken
SC	20		7	
Terminal trekker	20			op eigen terrein, dus niet belangrijk voor mobiliteit wel voor stikstof oxide uistoot
TD	1			
Algemeen	1			
Busjes	10			(koeriers/post /TD/fittingen))
auto's	123		20	eigen personeel en bezoek, op dit moment ca 20 elektrische, binnen 5 jaar zal dit toenemen tot ca 40-50 stuks overig personeel komt met de fiets/openbaar vervoer

Opgave verkeersbewegingen Defensie Lopik

Bewegingen Soesterberg			Aantal	Aantal voertuigen per beweging	Aantal bewegingen	Aantal beschikbare dagen	Aantal bewegingen per dag	
Aan - en afvoer	<i>Beleefbaarheidsnet</i>	ANPR	2.650	6	442	243	1,8	1 x per 2 weken op een vaste dag in de week 25 vrachtwagens per dag
		Administratief Bezoek	2.520	4,2	600	243	2,5	
		Overig	830	2	415	243	1,7	
		Totaal aanvoer	6.000					
	Teruggave	50%	3.000	1	3.000	243	12,3	
	Verkoop	50%	3.000	3,5	857	243	3,5	
	Totaal verwerkt	100%	6.000					
	<i>CJNB (incl. pilot BGS)</i>	CJNB	1.197	4	293	243	1,2	
		Pilot BGS	861	4	215	243	0,9	
		Totaal aanvoer	2.058					
Teruggave		10%	206	1	206	243	0,8	
Verkoop	20%	412	2,3	179	243	0,7		
Demontage	70%	1.441	6	240	243	1,0		
Totaal verwerkt	100%	2.058						
<i>IBP</i>	Totaal aanvoer	2.708	4	611	243	2,5		
	Teruggave	10%	271	1	271	243	1,1	
	Verkoop	30%	812	2,3	353	243	1,5	
	Demontage	60%	1.625	6	271	243	1,1	
Totaal verwerkt	100%	2.708						
<i>OCP</i>	Totaal aanvoer	339	2	170	243	0,7		
	Teruggave	5%	17	1	17	243	0,1	
	Verkoop	80%	271	2,3	118	243	0,5	
	Demontage	15%	51	6	6	243	0,0	
Totaal verwerkt	100%	339						
<i>Transvoertuigen</i>	Bleiswijk	718	6	120	243	0,5		
	Hoogerheem	547	6	91	243	0,4		
	Totaal aanvoer	1.265						
Verkoop	100%	1.265	2,3	550	243	2,3		
<i>Vrachtwagens/Boten</i>	Totaal aanvoer	100	1	100	243	0,4		
	Totaal afvoer	100	1	100	243	0,4		
Overige goederen	<i>rijksbieder aangekocht</i>	Totaal aangevoerde partijen	50	1	50	243	0,2	
		Totaal verwerkt	50%	25	1	25	243	0,1
BPM hertaxatie			1.000	1	1.000	243	4,1	
Ophalen							1,0	
Inspectie/Keuringen/ Onderhoud door							2,0	
Verzaam personeel in Soesterberg	Aankomst	25				25,0		
	Vertrek	25				25,0		
Bezoeken/Rondleiding						2,0		
Kijkdagen						Worden niet meer gehouden		



Afstand meten ✕
Klik op de kaart om je pad toe te voegen
Totale oppervlakte: 112.863,49 m² (1.214.852,44 vt²)
Totale afstand: 1,57 km (5.146,12 ft)

From: "5.1.2.e"
Sent: Fri, 22 Apr 2022 14:26:40 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Verzoek om advies ontwikkelingen Lopik

Hi 5.1.2.e

Als je aan kan sluiten graag. Ik was al collega's van mobiliteit aan het peilen om aan te sluiten zodat ik niet alleen zit. Helaas is niemand beschikbaar.

Heb jij toevallig al een zaal geregeld?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 22 april 2022 11:07

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek om advies ontwikkelingen Lopik

Ha 5.1.2.e

Wil je dat ik er bij zit? Ik heb gisteren ook met 5.1.2.e gesproken en de memo met de lijn van de provincie. Het lijkt mij prettiger dat je daar niet in je eentje zit vanuit provincie om de boodschap te verkondigen dat De Copen geen uitgemaakte zaak is voor de 5.1.2.e om naar toe te verplaatsen (zo niet onmogelijk..)?

Ik hoor het wel!

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 21 april 2022 15:24

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek om advies ontwikkelingen Lopik

Hi 5.1.2.e

Ik ben er fysiek bij. Echter is met RO afgesproken dat we niet met een breder comité aansluiten. In principe gaat dit gesprek enkel over mobiliteit en zal ik vanuit RO hun visie meekrijgen en naar verwijzen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 21 april 2022 13:10

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-

5.12.e >

Onderwerp: RE: Verzoek om advies ontwikkelingen Lopik

Hallo 5.12.e en 5.12.e

Hebben jullie nog gehoord wat afgelopen dinsdag in GS is besproken? Dinsdag aanstaande is het overleg al namelijk. @ 5.12.e jij bent er toch wel fysiek bij hoop ik? Via teams lijkt mij niet helemaal geschikt en vind ik niet heel prettig gezien wij mogelijk als de enige 'dwarsliggers' worden beschouwd in dit proces. Is het nog handig om te kijken of 5.12.e er nog bij kan zitten, of nog iemand van de provincie?

Ik hoor het graag van jullie!

Met vriendelijke groet,

5.12.e

Procesmanager Versnelling Woningbouw

Provincie Utrecht | Archimedeslaan 6 | www.provincie-utrecht.nl

Werkdagen: ma, di, wo (ochtend), do en vr (ochtend)

T: 5.12.e

Van: 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl

Verzonden: woensdag 13 april 2022 16:06

Aan: 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl

CC: 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl; 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl; 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl; 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl

Onderwerp: Verzoek om advies ontwikkelingen Lopik

Urgentie: Hoog

Hoi 5.12.e

Ik probeerde je vanmiddag telefonisch te bereiken, maar zie dat je cie. RGW hebt. Graag wil ik even wat aan je voorleggen en vragen om advies. Mogelijk dat we eind v.d. middag nog even telefonisch zaken kunnen afstemmen als dat nodig is.

Het betreft een tweetal ontwikkelingen in Lopik → beoogde verplaatsing Domeinen (vanuit Soesterberg) én verplaatsing Bedrijf A (vanuit plaats bedrijf A) naar MOB Lopik, ten noorden van bedrijventerrein De Copen.

Ambtelijk signaleren we diverse belangen (5,5 ha binnenstedelijke woningbouw IJsselstein) en strijdigheden/knelpunten (ontsluiting/verkeersdoorstroming, natuur (NNN), buiten BSG, dus Regionaal Programmeren, CHS etc.).

Daarom ambtelijk aan de voorkant al diverse 'winstwaarschuwingen' afgegeven en aangegeven dat bij Regionaal Programmeren een keuze wordt gemaakt/besluit volgt over deze ontwikkelingen.

Bedrijf A neemt nu het initiatief om te komen tot een dialoog over het knelpunt mobiliteit en betreft daar RVB, gemeenten en provincie bij. Afspraak staat gepland voor 26 april 09.00 uur.

We ervaren vanuit gemeente Lopik een houding dat men zaken als 'natuur' en 'regionaal programmeren' wel weet 'op te lossen', en dit baart ons zorgen, want ambtelijk zijn er diverse overwegingen om hieraan geen medewerking te verlenen. De 'lopijke' werkwijze is echter dat, wanneer het ambtelijk niet lukt/lastig wordt, men vrij snel de bestuurlijke lijn weet te vinden. Voorstel ambtelijke lijn is om nogmaals te herhalen dat er grote knelpunten en overwegingen zijn die verplaatsing naar de beoogde verplaatsing heel erg lastig/vrijwel niet mogelijk maken, maar dat bij regionaal programmeren de keuze pas gemaakt zal worden.

Daarom zou ons voorstel zijn om deze ambtelijke lijn in een PO met Huib te bespreken en hierop bestuurlijk commitment te vragen.

Wij zien 2 opties voor ons:

1. 19 april PO Regionaal Programmeren, punt in rondvraag bespreken → voordeel is 3 gedeputeerden aan tafel en directe afstemming, nadeel is korte voorbereiding én niet gebruikelijk inhoudelijk casussen te bespreken
2. 25 april PO RO → voordeel is voldoende voorbereidingstijd, nadeel is dat er vrijwel geen ruimte is om af te stemmen met collega-gedeputeerden indien nodig.

Daarom ontvang ik graag je advies welke lijn te kiezen, maar mogelijk heb je zelf een 'optie 3'.
Lukt het om vandaag hierop nog te reageren? (Mag ook telefonisch)

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Stedelijke Leefomgeving | Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling

Provincie Utrecht | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Bezoekadres: Archimedeslaan 6, 3584 BA, Utrecht

M [5.1.2.e](tel:5.1.2.e) | E 5.1.2.e@provincie-utrecht.nl

(let op!! Vanaf heden is mijn vaste nummer ([5.1.2.e](tel:5.1.2.e)) komen te vervallen!

Ik werk op maandag tot en met vrijdag

[Omgevingsvisie en - verordening \(viewer\)](#) | [Samenwerkingskaart](#) | [website Provincie Utrecht](#)

Be green, leave it on the screen



PROVINCIE :: UTRECHT

From: "5.1.2.e"
Sent: Fri, 22 Apr 2022 15:19:45 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Verkeersanalyse Bedrijf A
Attachments: N204-N210 AS 2017+2030.pdf, N204-N210 Etmaal 2017+2030.pdf, N204-N210 OS 2017+2030.pdf, Verkeersgeneratie Bedrijf A_v0.1 - 5.1.2.e.xlsx

Hoi 5.1.2.e

Hierbij de plots en de categorisering op N204 en N210. Als iets mist, neem je graag contact met 5.1.2.e Alvast goed weekend!

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 22 april 2022 09:11
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Verkeersanalyse Bedrijf A

Hi 5.1.2.e

Ik bel je zometeen nog. Zie onderstaande mail. Betreft informatie voor een onderzoek naar een bedrijfslocatie waaraan wij mee werken. De toekomstige locatie ligt hier: <https://goo.gl/maps/Y6VTNY9LkmjJSDdU7>

Kunnen wij vanuit STRAVEM de gevraagde gegevens in de geel gemaakte tekst aanleveren inclusief basisjaar 2019?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>
Verzonden: dinsdag 19 april 2022 18:52
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>
Onderwerp: Verkeersanalyse Bedrijf A

Hoi 5.1.2.e

Zoals telefonisch besproken stuur ik je een e-mail met daarin mijn nadere vragen.

Voor Bedrijf A ben ik gevraagd om de verkeerseffecten inzichtelijk te maken (middels een quick-scan). Op basis van reeds aangeleverde gegevens heb ik een eerste toedeling gemaakt van verkeer vanaf de nieuwe locatie in Lopik op het wegennet. Deze toedeling heb ik vergeleken met de kengetallen zoals het CROW deze toepast voor bedrijventerreinen (zie de vergelijking op tabblad 'Verkeersgeneratie Bedrijf A' in bijgevoegd Excel-document). Hieruit is op te maken dat er een verschil zit tussen het CROW kengetal en de opgegeven verkeersbewegingen van zowel Bedrijf A als Defensie.

Daarnaast heb ik voor mijn analyse al een studiegebied bepaald. Uitgangspunt voor mij is dat het studiegebied eindigt daar waar het verkeer op de diverse rijkswegen opgaat in het heersende verkeer (zie hiervoor tabblad 'Verkeerstoedeling').
5.1.2.e@provincie-utrecht.nl ben jij het eens met deze scope van het studiegebied?

Om de effecten op de provinciale wegen (N210 en N204) inzichtelijk te maken ben ik op zoek naar de volgende gegevens:

- Verkeerintensiteiten (mvt) zichtjaar 2030 voor OS, AS en etmaal.
- Aandeel verkeer voor zichtjaar 2030 voor etmaal.

@5.1.2.e @provincie-utrecht.nl kan jij zorgdragen dat ik deze gegevens ontvang?

Daarnaast gaf jij telefonisch aan dat er binnenkort (2022?) groot onderhoud wordt uitgevoerd aan de N210.

@5.1.2.e @provincie-utrecht.nl kan jij mij aangeven welke infrastructurele maatregelen er genomen worden op de N210 die invloed hebben op de doorstroming/afwikkeling van verkeer?

Dan kan ik hier namelijk rekening mee houden in de nadere analyse.

Mocht er nog nadere relevant informatie zijn, stuur deze gerust mee.

Alvast bedankt voor het opzoeken van de diverse documenten.

Groet!

5.1.2.e

Adviseur Stedelijke Mobiliteit


Movares
adviseurs & ingenieurs

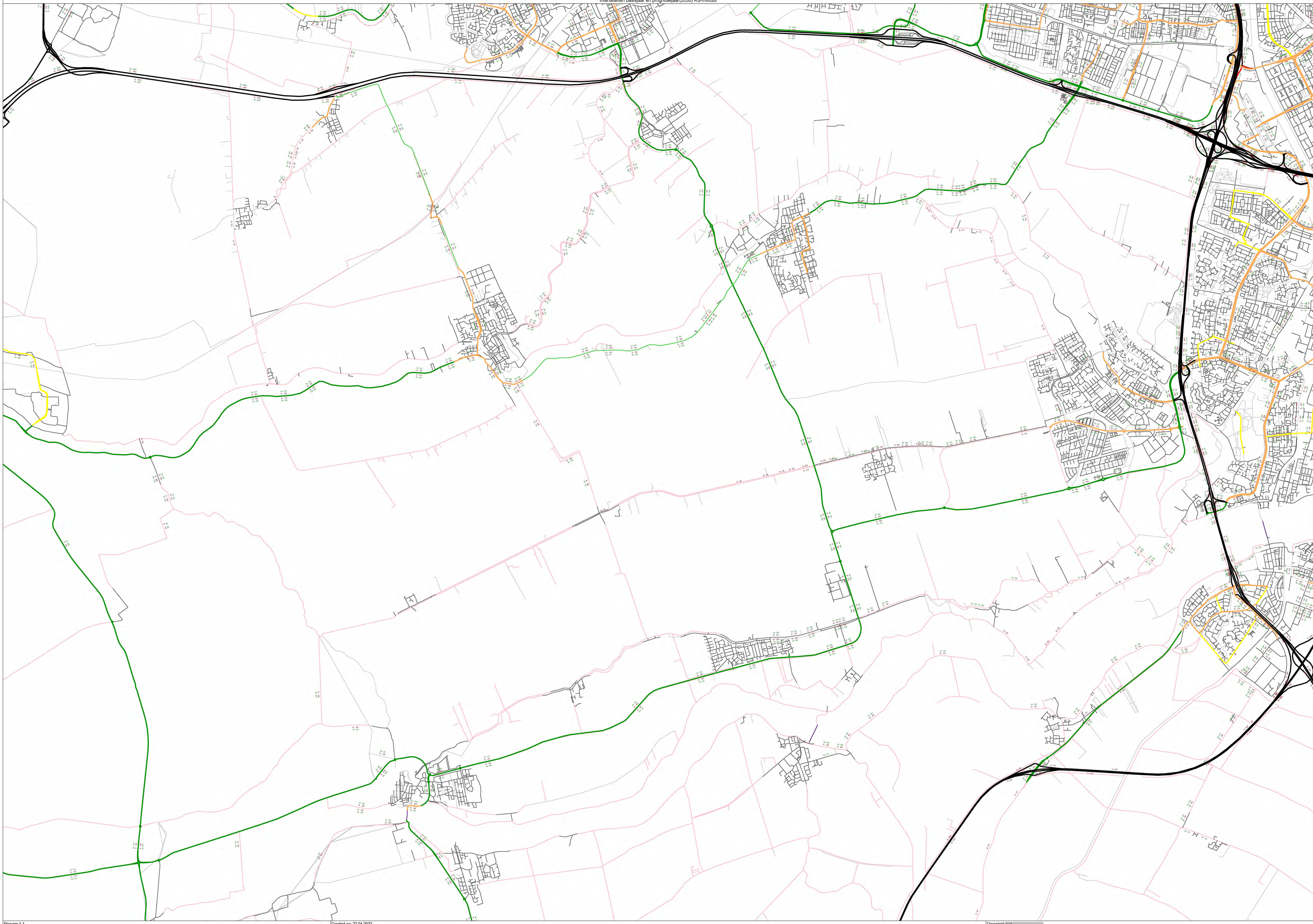
Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven

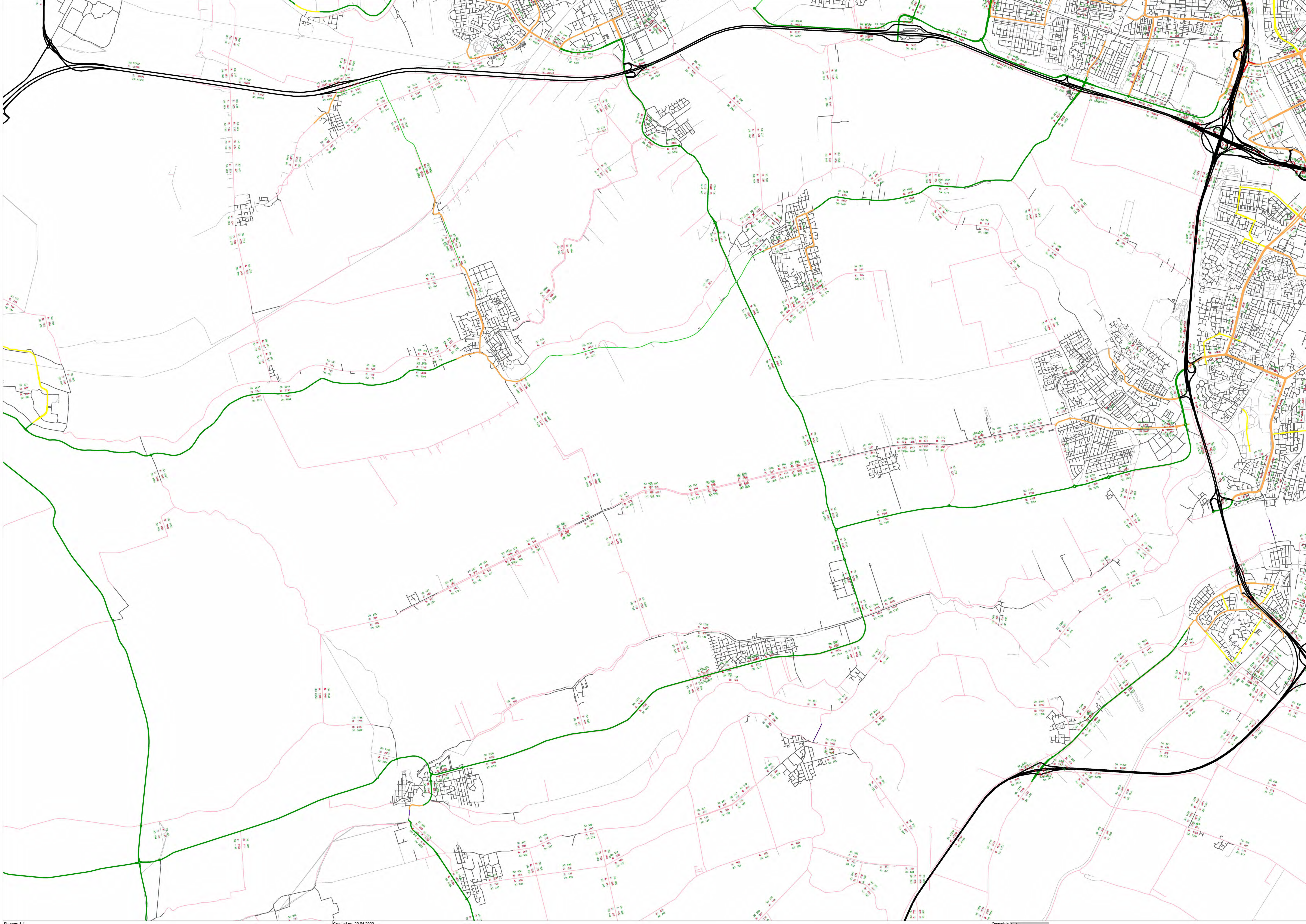
M 5.1.2.e

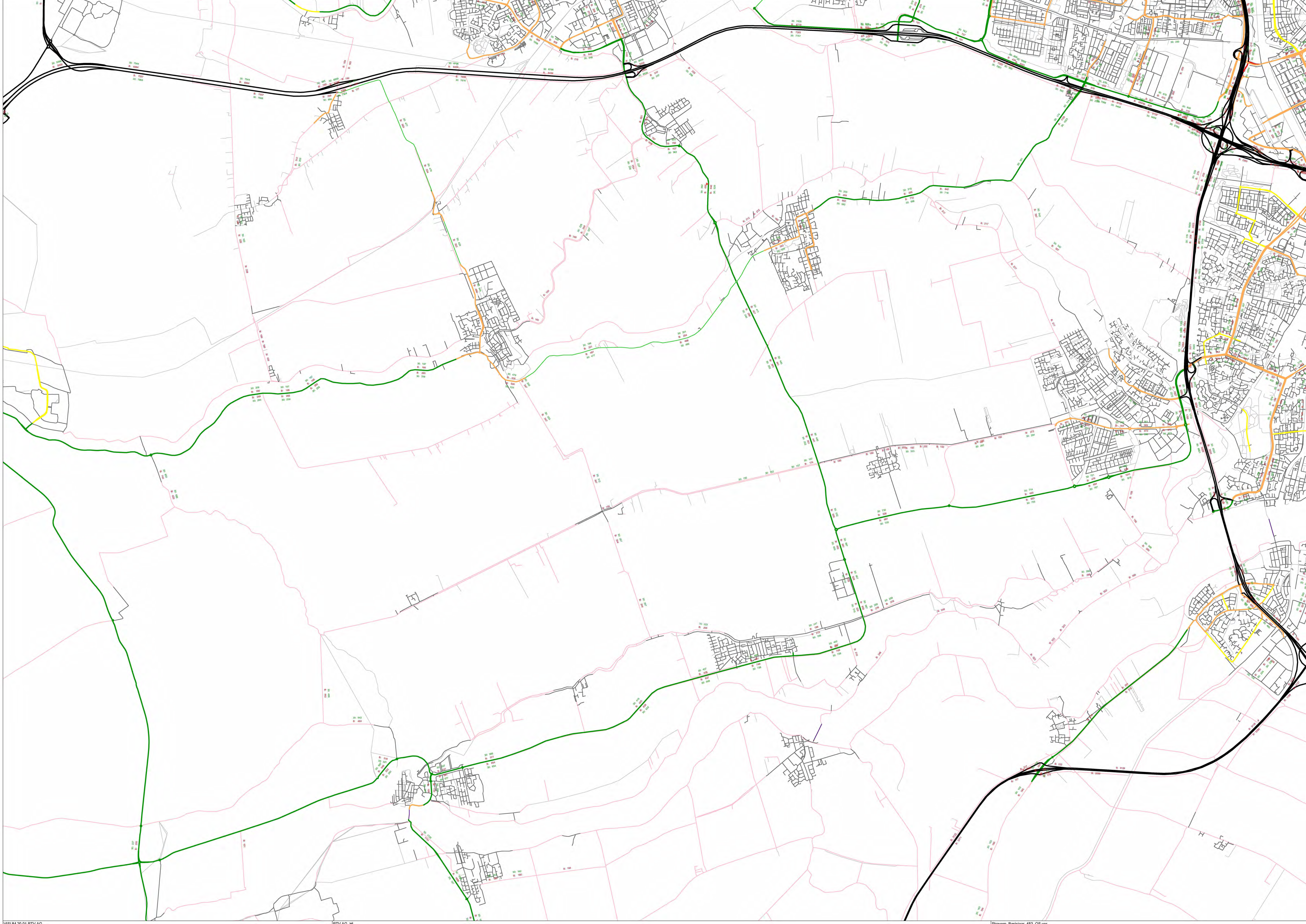
5.1.2.e @movares.nl • movares.nl

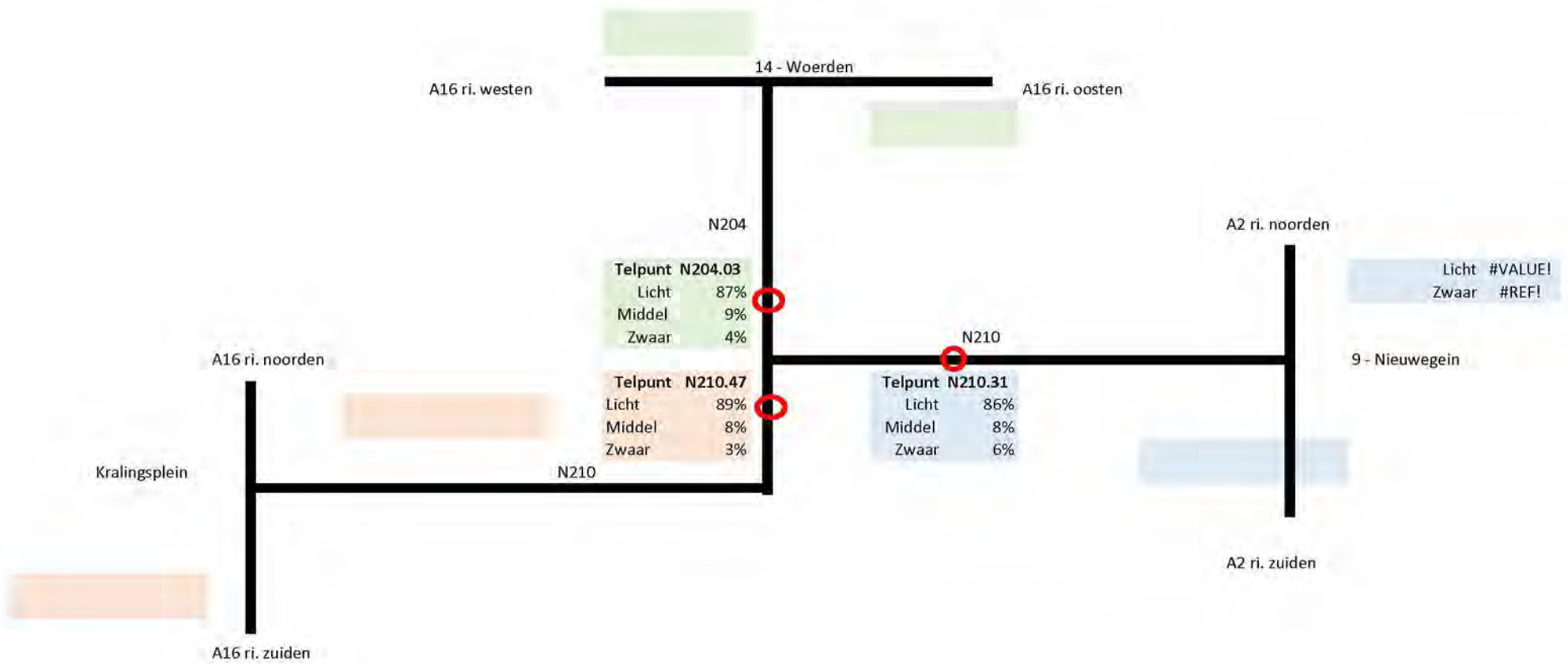
Werkdagen: Ma t/m Vr

Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)









From: "5.1.2.e"
Sent: Mon, 25 Apr 2022 09:38:39 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e"
<5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e"
<5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Terugkoppeling uit PORO behandeling memo Bedrijf A irt de Copen Lopik

Hoi allen,

Snel even een terugkoppeling. Hopelijk vergeet ik niets, dan vult 5.1.2.e me wel aan.

- Voornaamste punt: Huib deelt de insteek, om bij een oplossing voor Bedrijf A niet eenzijdig op Lopik te focussen, maar de verplaatsing in het kader van de regionale programmering (en regionaal afgestemd) aan te pakken.
- Hij hecht er aan, dat ook onze andere betrokken bestuurders op de hoogte worden gesteld, zodat we ook bestuurlijk met een mond spreken (memo delen, voor zover nog niet gebeurd). Als ik het goed begrepen heb, wil hij dit punt ook nog even in het college melden.
- Hij benadrukte dat het goed is om de vinger aan de pols te houden hoe de bestuurlijk insteek in Lopik voor dit punt wordt in het kader van de coalitiebesprekingen. Hij kan zo nodig aan een beoogde nieuwe wethouder een signaal afgeven.
- Huib vroeg specifiek naar de ontwikkeling bij defensie (beoogde doel e.a.), had daarbij overigens het idee dat er ha's dubbel waren geteld (graag even checken). 5.1.2.e heeft benadrukt dat richting defensie al duidelijk is uitgesproken dat de beoogde ontwikkeling niet in de vigerende bestemming past.

5.1.2.e

From: "5.1.2.e"
Sent: Mon, 25 Apr 2022 14:37:26 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Bespreking in GS bezoek Arne aan Lopik

Hoi 5.1.2.e

Wij spraken elkaar vorige week. Uit verslag GS:

Gedeputeerde Schaddelee:

- heeft afgelopen week een werkbezoek gebracht aan de gemeente Lopik. Gedeputeerde Schaddelee maakt zich er wat zorgen over dat de gemeente al wat stappen verder is dan de provincie in de ruimtelijke procedures. De gemeente is al met de uitvoering gestart en hier zit het nog in de afronding van de bestemmingsplanprocedures. Gedeputeerde Van Essen zal dit nader bekijken en vermoedt dat het gaat om het vervolgfase van een procedure welke al is goedgekeurd door de provincie.

Ben je hiermee voldoende geholpen?

Groet,

5.1.2.e

From: "5.1.2.e"
Sent: Fri, 29 Apr 2022 14:52:39 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Vraag over STRAVEM en extra plot N210

Hi 5.1.2.e

Ik heb 2 vragen:

1. De plot voor het etmaal voor de N210 zoals ik recentelijk van 5.1.2.e heeft gekregen moet denk ik opnieuw gedraaid worden want het basisjaar en 2030 hebben overal dezelfde intensiteiten. Dus geen groei. @5.1.2.e wil je een nieuwe aanleveren? Dank!
2. Wat betreft STRAVEM begrijp ik dat daar de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de PRV in zijn opgenomen. Daarin zitten de twee bedrijventerrein ontwikkelingen langs de N210 dan in, respectievelijk De Kroon (IJsselstein) en Uitbreiding De Copen (Lopik). Nu de ontwerpbestemmingsplannen hiervoor gereed zijn, is er meer duidelijk over de totale verkeersbewegingen, namelijk De Kroon +/- 1970 mvt/etm erbij en De Copen +/- 3550mvt/etm erbij. Ik neem aan dat deze precieze aantallen niet in STRAVEM zijn opgenomen omdat ze recentelijk bekend zijn geworden. Wordt/kan STRAVEM geupdate worden met deze aantallen of werkt dat niet zo?

Hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

From: "5.1.2.e"
Sent: Thu, 5 May 2022 09:54:46 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Vraag over STRAVEM en extra plot N210
Attachments: N210 05052022.pdf

Hoi 5.1.2.e

1. Ik antwoord de eerste vraag. Hierbij is de plot met Etmaal intensiteiten.
2. De tweede vraag is volgens mij voor @5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 29 april 2022 15:53
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Vraag over STRAVEM en extra plot N210

Hi 5.1.2.e

Ik heb 2 vragen:

1. De plot voor het etmaal voor de N210 zoals ik recentelijk van 5.1.2.e heeft gekregen moet denk ik opnieuw gedraaid worden want het basisjaar en 2030 hebben overal dezelfde intensiteiten. Dus geen groei. @5.1.2.e wil je een nieuwe aanleveren? Dank!
2. Wat betreft STRAVEM begrijp ik dat daar de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de PRV in zijn opgenomen. Daarin zitten de twee bedrijventerrein ontwikkelingen langs de N210 dan in, respectievelijk De Kroon (IJsselstein) en Uitbreiding De Copen (Lopik). Nu de ontwerpbestemmingsplannen hiervoor gereed zijn, is er meer duidelijk over de totale verkeersbewegingen, namelijk De Kroon +/- 1970 mvt/etm erbij en De Copen +/- 3550 mvt/etm erbij. Ik neem aan dat deze precieze aantallen niet in STRAVEM zijn opgenomen omdat ze recentelijk bekend zijn geworden. Wordt/kan STRAVEM geupdate worden met deze aantallen of werkt dat niet zo?

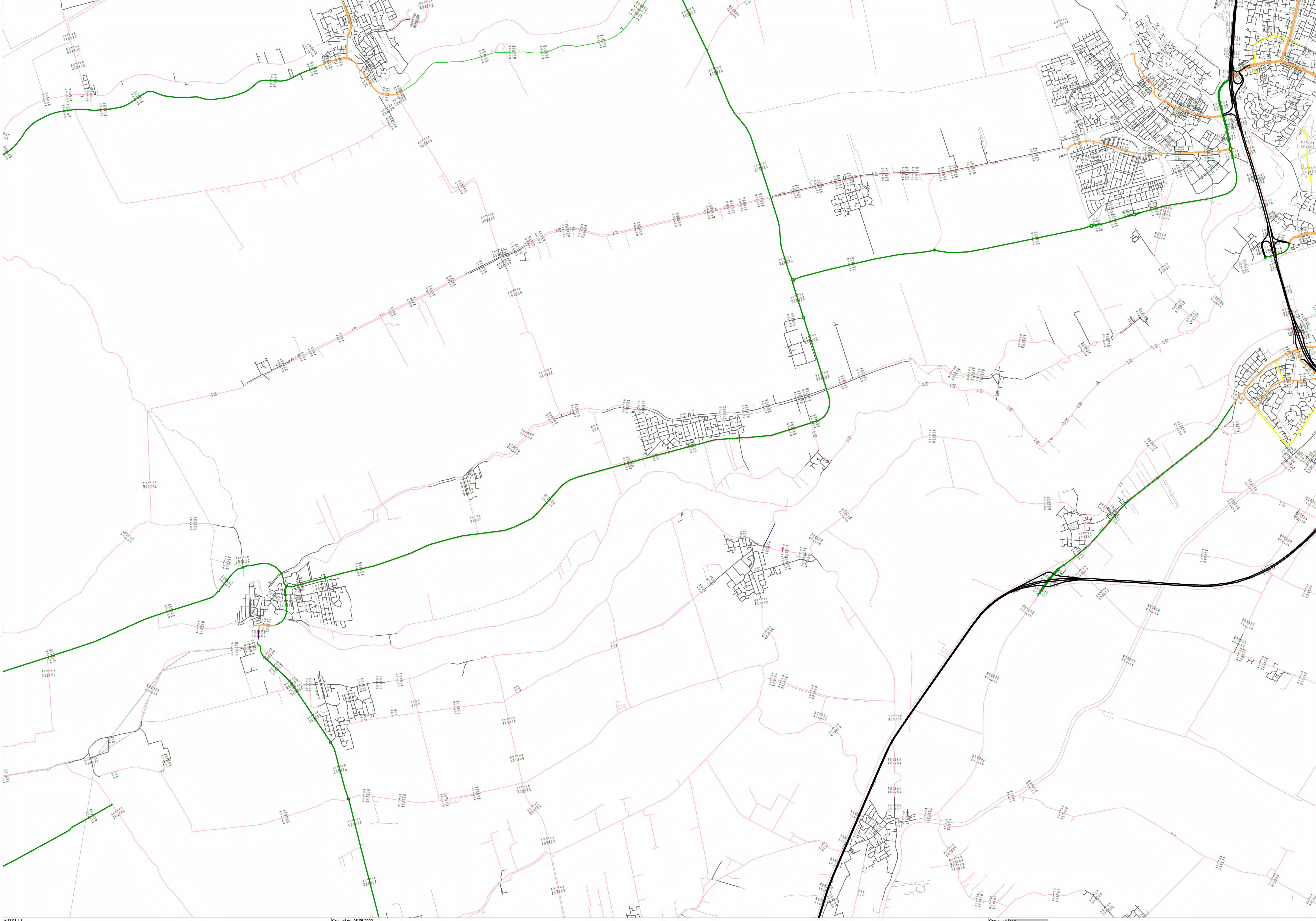
Hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e



From: "5.1.2.e."
Sent: Thu, 5 May 2022 13:49:14 +0100
To: "5.1.2.e." <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Cc: "5.1.2.e." <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Vraag over STRAVEM en extra plot N210

Hallo 5.1.2.e

Hierbij reageer ik op je tweede punt uit de mail aan 5.1.2.e

Aantallen verkeersbewegingen is output van een verkeersmodel zoals StraVeM. Dit wordt berekend op basis van verschillende invoervariabelen, zoals het aantal arbeidsplaatsen, de kwaliteit van het openbaar vervoer van/naar het betreffende gebied, lokale beleidsmaatregelen zoals betaald parkeren maar ook generieke ontwikkelingen zoals welvaart (inkomen), gedrag (thuiswerken), reisalternatieven (opkomst E-bike) en kostenontwikkelingen (zoals de gebruikskosten van een elektrische auto).

Voor de algemene uitgangspunten op het gebied van toekomstig gedrag en kostenontwikkeling sluiten we met StraVeM nu aan op landelijk beleid qua invoer voor verkeersmodellen. Mochten we dat in de toekomst anders gaan doen, dan in coördinatie met andere decentrale overheden om wel draagvlak voor afwijkende keuzes te kunnen blijven houden.

Specifiek voor de ontwikkelingen die je aanhaalt is aan de hand van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen af te leiden wat nu in StraVeM is opgenomen qua toekomstige omvang van deze bedrijventerreinen (input) en welke berekende verkeerseffecten (wel inclusief algemene kosten- en gedragseffecten etc.) daar in StraVeM bij horen (output). Dat is een eenvoudige opzoekvraag.

Het is mogelijk om specifiek voor een studie een berekening uit te voeren met afwijkende input. Dat vergt de invoer aanpassen en een nieuwe run uitvoeren. Zo'n stap is vooral voor de wat omvangrijkere studies passend, de hoeveelheid werk maakt al snel uitbesteding aan de markt noodzakelijk.

De uitgangspunten van een verkeersmodel worden periodiek geactualiseerd t.b.v. algemene toepassingen. Gebruikelijk is om dat eens in de 12 of 24 maanden te doen, bij lokale (gemeentelijke) modellen soms nog minder vaak. Het beheerplan voor StraVeM moet nog uitgewerkt worden, deze actualisatiefrequentie maakt daar onderdeel van uit. Of de investering voor een jaarlijkse actualisatie opweegt tegen de baten hangt samen met de aard en hoeveelheid van de te beantwoorden vragen met het instrument. Ik ben bezig met het me een beeld vormen hiervan, daar zou ik graag na je vakantie ook een keer met jou over praten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Adviseur mobiliteitsdata & modellen

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
T 5.1.2.e
E 5.1.2.e@provincie-utrecht.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 5 mei 2022 10:55
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Vraag over STRAVEM en extra plot N210

Hoi 5.1.2.e

1. Ik antwoord de eerste vraag. Hierbij is de plot met Etmaal intensiteiten.
2. De tweede vraag is volgens mij voor @5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 29 april 2022 15:53

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Vraag over STRAVEM en extra plot N210

Hi 5.1.2.e

Ik heb 2 vragen:

1. De plot voor het etmaal voor de N210 zoals ik recentelijk van 5.1.2.e heeft gekregen moet denk ik opnieuw gedraaid worden want het basisjaar en 2030 hebben overal dezelfde intensiteiten. Dus geen groei. @ 5.1.2.e wil je een nieuwe aanleveren? Dank!
2. Wat betreft STRAVEM begrijp ik dat daar de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de PRV in zijn opgenomen. Daarin zitten de twee bedrijventerrein ontwikkelingen langs de N210 dan in, respectievelijk De Kroon (IJsselstein) en Uitbreiding De Copen (Lopik). Nu de ontwerpbestemmingsplannen hiervoor gereed zijn, is er meer duidelijk over de totale verkeersbewegingen, namelijk De Kroon +/- 1970 mvt/etm erbij en De Copen +/- 3550mvt/etm erbij. Ik neem aan dat deze precieze aantallen niet in STRAVEM zijn opgenomen omdat ze recentelijk bekend zijn geworden. Wordt/kan STRAVEM geupdate worden met deze aantallen of werkt dat niet zo?

Hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

From: "512e"
Sent: Fri, 20 May 2022 12:52:49 +0100
To: "512e" <512e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Notulen AFSTEMMING ONTWIKKELINGEN LOPIK -PU 20220419.docx
Attachments: Notulen AFSTEMMING ONTWIKKELINGEN LOPIK -PU 20220419.docx

Hi 512e

De notulen zijn voldoende. Kan je meesturen met de agenda.
Aandachtspunt voor ons beide voor komend overleg om meer standpunten van Lopik vast te leggen.

Met vriendelijke groet,

512e

512e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 512e

Van: 512e <512e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 25 april 2022 07:50
Aan: 512e <512e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Notulen AFSTEMMING ONTWIKKELINGEN LOPIK -PU 20220419.docx

Goedemorgen 512e

Hierbij concept notulen van gesprek met Lopik 19 april jl.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

512e

Projectondersteuner N210

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (512e)
www.provincie-utrecht.nl

N210

NAAM VERGADERING AFSTEMMING ONTWIKKELINGEN LOPIK -PU
DATUM 19-04-2022
TIJD 13:00
AANWEZIG 5.1.2.e en 5.1.2.e

1. Opening en mededelingen
5.1.2.e opent de vergadering.
2. Kort voorstelrondje
In verband met vertrek 5.1.2.e sluit 5.1.2.e aan om 5.1.2.e te ondersteunen.
3. Terugblik fietstocht bestuurders.
Goed geweest om op locatie te kijken met bestuurders en stand van zaken toegelicht te hebben.
Komende maandag (25 april 2022) staat een terugkoppeling gepland met bestuurder Lopik. Telefonisch zal 5.1.0.g hiervan begin volgende week een terugkoppeling geven.
4. Kruispunt Graaf en Lopikerweg Oost
Uitgesteld na zomer 2023.
5. Afstemming ontwikkelingen N210 (incl. bushaltes en fiets parkeren)

Stand van zaken doorlopen aan de hand van punt a t/m f. Collegiale toets benoemd.
Voorlopige datum voor informatiebijeenkomst voor bewoners Lopik staat op 2 juni 2022.
 - a. Kruising N210/Zijdeweg + financiering

Financiering Kruising N210/Zijdeweg voorleggen aan bestuurder gemeente Lopik.
Budgetverzoek moet richting raad.
5.1.2.e input hiervoor eind maand mei doorgeven aan 5.1.2.e
 - b. 60km/u en geluidsreductie
 - c. Kruising N210/Vrijheidslaan

d. Parallelweg Zijdedweg-Voetgangerstunnel

Op locatie situatie bekijken i.c.m. fietsenstalling, watergangen. HDSR ook i.v.m. watergangen en stuw.

e. Voetgangerstunnel/fietsenstallingen

Voetgangerstunnel zal aangepast worden voor minder-valide.

f. Parallelweg Voetgangerstunnel – Zuiderparklaan

Zie bijgevoegde tekeningen.

6. Projecten en planning rondom Lopik en N210

Fietstalling bij Cabauw, status onbekend. Afstemming noodzakelijk voor beheer.

7. Sluiting

Openstaande actiepunten

Nr	Datum verslag	Actie	Verantwoordelijke	Uiterste datum	Status
1	19-4-2022	Terugkoppeling fietstocht bestuurders	5.1.2.a	26 april	
2	19-4-2022	Sturen mailadressen voor locatiebezoek	5.1.2.a	z.s.m.	
3	19-4-2022	Plannen locatiebezoek voetgangerstunnel	5.1.2.a	Meenemen in overleg 21 april HDSR	
4	19-4-2022	Financiering Kruising N210/Zijdedweg input budget	5.1.2.a	Eind mei 2022	
5	19-4-2022	Financiering Kruising N210/Zijdedweg	5.1.2.a	Binnen 6 mnd	
6	19-4-2022	Fietskluizen mailen idee	5.1.2.a		
7	19-4-2022	Sturen voorlopige uitnodiging informatiebijeenkomst bewoners Lopik	5.1.2.a	z.s.m.	

From: "5.1.2.e"
Sent: Wed, 25 May 2022 12:37:29 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: actielijst projectteam N210
Attachments: Projectteam N210 taject 20-25 d.d. 24 mei 2022.docx

Ha 5.1.2.e
Zou je naar het actielijst/verslag willen kijken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Projectmedewerker
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (5.1.2.e)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk van maandag t/m donderdag van 8.30 tot 13.30 uur.

DATUM	24-5-2022
AANWEZIG	5.1.2.e en 5.1.2.e
AFWEZIG	
VERSLAG	Projectteam N210 Trajectaanpak 20-25

1. Opening

5.1.2.e opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom. 5.1.2.e meldt zich af voor de vergadering i.v.m. drukte.

2. Actielijst d.d. 24 maart 2022

Er zijn geen opmerkingen. Het verslag wordt hierbij vastgesteld.
Actielijst wordt bijgewerkt.

3. Traject 20

Voortgang groot onderhoud;

Parallelweg;

Vanaf week 22 t/m 23 beginnen de werkzaamheden aan de parallelweg. Van maandag t/m zaterdag van 05.00- 23.00 uur.

- Fietsers worden met behulp van borden omgeleid.
- Landbouwverkeer mag tijdelijk gebruik maken van de hoofdrijbaan.
- Doorgaand verkeer kan met beperkte snelheid (max. 50 km/uur) doorgang vinden over de N210.

Hoofdrijbaan;

- Van week 24 t/m 27 beginnen de werkzaamheden aan de hoofdrijbaan (Asfalt, bermverharding en geleiderail). De hoofdrijbaan wordt volledig afgesloten voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer wordt omgeleid.
- Er is nog geen vergunning van HDSR voor het dempen van de watergang. VTA's zijn vandaag aan HDSR verstrekt.
- Verleggen van Kabels en Leidingen> voorbereiding vanaf nu tot 1 december 2022.
- Voorbelasting> Vanaf 1 december 2022 voorbelasting aanbrengeen.
- Kruispunt >2023 afbouwen.
- Vooraankondigingen voor de wegwerkzaamheden staan er al. Vanaf maandag a.s. zullen er ook 5 tekstkarren worden geplaatst voor de afsluiting van de hoofdrijbaan.
- De tekening van KWS wordt gedeeld met 5.1.2.e voor het plaatselijke sufferdje.
- Er zijn vragen gesteld door de politiek. De vragen zijn beantwoord door 5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e zal navraag doen bij 5.1.2.e voor verdere info.

Verkeersbesluit > Er zijn geen reacties ontvangen.

Dammen> Geen veranderingen in i.v.m. vertrek van 5.1.2.a

Participatie > Traject 20 is afgerond.

Planning > uitvoering parallelweg week 22-23 en hoofdrijbaan week 24 t/m 27.

4. Traject 22-25

SSK-raming/KBA;

SSK-raming> loopt.

KBA-kruising IJsselstein Baronieweg> de KBA heeft een negatief resultaat. De onderbouwing voor het besluit om bij de Baronieweg de rotonde om te bouwen naar een kruising moet meer onderbouwd worden. Er is ook een stikstofvraag neergelegd, want door de verandering van de kruising zou de stikstofdepositie toe kunnen nemen. De verkeersintensiteit blijft gelijk met de aanpassing.

VRI-berekening> 5.1.2.e heeft een berekening gemaakt. Een controlecheck zal door 5.1.2.e gedaan worden.

Investeringsbeslissingen tr. 22-25 > na de informatieavond van 2 juni a.s. zal e.e.a. voorbereid worden. In overleg met 5.1.2.e en 5.1.2.e zal per traject een besluit genomen worden.

Planning> half juni raming controleren en toetsen > 5.1.2.e graag hiervoor tijd vrijmaken.

De ontwerpen liggen vast en kunnen online gedeeld worden. De werkzaamheden voor de hele N210 komen op de website. De tekeningen van trajecten 22 t/m 25 komen als download beschikbaar op de site. 2 juni gaat het online.

Er komt een Gis-omgeving voor 21a.

5. Traject 21A

- Schetsontwerp > is afgerond. 5.1.2e tekening is ook af.
- SSK-raming> loopt mee met trajecten 22 t/m 25. Deze week wordt de raming voor de Zijdeweg verwacht.
- Voetgangerstunnel> wordt losgekoppeld van het project en komt niet in het bouwteam.
- Informatieavond> bewonersbrieven zijn uit voor de informatieavond. In het plaatselijke sufferdje komt een aankondiging van de bewonersavond. Volgende week donderdag 2 juni is voor de hele N210 een informatieavond. 5.1.2e en 5.1.2e zijn hierbij niet aanwezig.
- Planning> ligt op schema.

6. Traject 21B van Altenalaan tot N204

Wordt opgepakt na de zomer. 5.1.2e is per 1 juli aangesteld voor het project als omgevingsmanager. Ook is hij 1e aanspreekpunt voor groot onderhoud.

7. Rondvraag

Geen.

8. Sluiting

5.1.2e bedankt iedereen voor zijn of haar bijdrage en sluit de vergadering. Het volgend overleg wordt om de vakanties heen gepland.

- Bijlage 1 Actielijst Trajectaanpak N210 20-25

Nr.	Datum vergadering	Actie	Wie	Status
1		Startgesprek Arcadis K&L. startgesprek is geweest. Provincie/Arcadis pakken het verleggen van de k&l samen op. Gemeente Lopik is ook benaderd door Arcadis.	5.1.2e	Afgerond.
2.		Waterschap beschoeiing/watergangen etc. wacht op reactie waterschap. Vorige week dinsdag een gesprek gehad met HDSR. De eisen en wensen opgehaald.	5.1.2e	Afgerond.
3.		Uitvraag geleiderail. De partij is 5.1.2e Vanmiddag is een startoverleg met 5.1.2e	5.1.2e	Afgerond.
4.		Verkeersbesluit, uitvraag 5.1.2e 5.1.2e Verkeersbesluit is gepubliceerd en nog geen reactie/bezwaren ontvangen. 5.1.2e neemt contact met 5.1.2e	5.1.2e / 5.1.2e	Afgerond.

5		Dammen; vervolgesprek over kavels. 5.1.2.e kijkt of in de grondonderzoeken dammen zijn genomen	5.1.2.e / 5.1.2.e 5.1.2.e	Afgerond.
6		Faseovergangsdokument naar voorbereiding/realisatie. Eind deze week klaar. De lijst van 5.1.2.e van de onderzoeken wordt erbij gevoegd. Afstemmen met 5.1.2.e welke onderzoeken geweest zijn.	5.1.2.e	Afgerond.
7		5.1.2.e deelt de laatste versie checklist "lopende onderzoeken" van KWS met 5.1.2.e 5.1.2.e vraag lijst op bij KWS. Lijst wordt in het overdrachtsdocument opgenomen als bijlage.	5.1.2.e	Lopend
8		Collegiale toets d.d. 3 feb. 2022/Regulier assetbeheerders 14 febr.	5.1.2.e	Afgerond
9		Select analyse en een straten analyse i.v.m. doorstroming verkeer kruispunt de Graaf en select. Is uitgevraagd.	5.1.2.e / 5.1.2.e	Afgerond.
10		Uitvraag gevraagd voor ingenieursdienst (alterenlaan	5.1.2.e / 5.1.2.e	Afgerond.
11		Afstemming Asphalt met 5.1.2.e en eventueel meenemen met traject 21a. traj 20 en 21 is inzichtelijk de rest van de trajecten zijn nog geen onderzoeken uitgevoerd. Er wordt een overleg gepland met 5.1.2.e en 5.1.2.e om dit helder te krijgen. 5.1.2.e plant een overleg.	5.1.2.e	Doorlopend
12		Onderhoudswerkzaamheden Lopik LTC. De hoofdrijbaan en parallelweg staan erin. 5.1.2.e informeren over de uitvoering. 5.1.2.e contactgegevens naar 5.1.2.e	5.1.2.e / 5.1.2.e	Gedaan
13.	24 maart 2022	KBA Sweco opdracht verstrekken	5.1.2.e / 5.1.2.e	Afgerond
14	24 maart 2022	SSK-raming opnieuw uitvragen i.v.m. vertrek van 5.1.2.e is blijven liggen	5.1.2.e	Afgerond
15	24 maart '22	Investeringsbeslissing 22-25> begin Juli '22	5.1.2.e	Doorlopend
16	24 maart 22	Traj 21a schetsontwerp voorleggen aan opdrachtgevers en daar collegiale toets	5.1.2.e	Afgerond
17	24 maart 2022	21a> SSK-raming meenemen met trj 22-25	5.1.2.e	Afgerond

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 7 Jun 2022 17:52:23 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Re: BP Landelijk 5.1.2.e

Ha 5.1.2.e
Weet niet of je haast hebt met antwoorden... ik heb nu effe vakantie. Vwb je eerste vraag: nee een uitwerking zit niet in dit plan. Dit plan geeft de kaders voor een uitwerkingsplan in het geval dat in procedure wordt gebracht. Vwb Lopikerpoort; ja dat is uit vorig plan overgenomen. Mocht je haast hebben met meer antwoorden, wellicht kan 5.1.2.e je helpen. Ik ga nu van mijn vakantie genieten.

Groet! 5.1.2.e

[Outlook voor iOS downloaden](#)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: 5.1.2.e 7, 2022 4:38:04 PM
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: BP Landelijk 5.1.2.e

Hi 5.1.2.e

Ik heb het BP Landelijk Gebied nog eens doorgenomen. Het is vandaag gepubliceerd. En ik heb daar toch wat vragen en bedenkingen bij. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planid=NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01>

1. Eerder is er door de gemeente Lopik t.a.v. het MOB-complex Jaarsveld verwezen naar een uitwerkingsdocument. In het vastgestelde BP zie ik dit niet terug. Daarnaast is er voor dit deel opname van verkeersgevolgen niet opgenomen. Ook niet onder verkeer en lijkt de ontwikkeling die nu plaatsvindt mogelijk op basis van dit BP na aanvraag omgevingsvergunning. Hoe zitten wij hierin en kunnen we daar nog opmerkingen over maken t.a.v. verkeersafwikkelingen?
Zie ook: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01/r_NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01.html#_9_Gemengd-MOBJaarsveld
2. Daarnaast zie ik in de bijlagen, deze staan: Bijlage 6 Inrichtingsplan Graafdijk 2 c. Dit betreft de uitbreiding van de benzinepomp nabij kruispunt Graaf. Verder zie ik er weinig in terug in de BP. Althans echt vinden kan ik het niet maar als ik naar de bijlage kijk. Lijkt het erop dat hiervoor een BP-wijziging wordt voorbereid of is verwerkt in dit BP. Weet jij meer van dit plan?
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01/r_NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01.html#_4_Bedrijf
3. Kunnen we nog een finale check doen of t.a.v. Lopikerpoort nu de opname uit vorig BP is overgenomen of dat er aanpassingen zijn. Zeker omdat er een assortimentenlijst voor Intratuin in de bijlage zit. @ 5.1.2.e kan jij hier anders nog even naar kijken? Ik word er wederom niet wijs uit.
Zie ook: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01/r_NL.IMRO.0331.01HerzLandelijkgb-BP01.html#_7_Detailhandel
4. Ook zit er een bijlage bij over de M.A. Reinaldaweg 8. Deze heeft een aansluiting op de N210. Zie plaatje onder. Zijn hier nog mobiliteitsgevolgen aan verbonden?
Zie ook: Bijlage 4 bestaande bebouwing M.A. Reinaldaweg

Hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

From: "512e" <512e@lopik.nl>
Sent: Wed, 22 Jun 2022 10:12:59 +0100
To: "512e" <512e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Uitbreiding De Heer op De Copen nut en noodzaak 0,5 ha bovenop 1,2 ha bestaand
Attachments: Memo nut en noodzaak.pdf, LOCATIES_DeHeer.pdf

Hoi 512e

Hierbij mail ik je het memo dat nut en noodzaak beschrijft van de uitbreidingsbehoefte van De Heer Land en Water op De Copen. Het tweede document bevat de satelliet locaties die De Heer afstoot in verband met de hervestiging op De Copen.

Essentie van het memo is dat er reeds sprake is van een bedrijfsomvang van 1,7 ha. Dit omvat de 1,2 ha op de huidige locatie plus daarbij opgeteld de satelliet locaties (in totaal gaat het bij de satelliet locaties om een nog groter ruimtebeslag). De satelliet locaties worden afgestoten zodra de nieuwe locatie op De Copen gerealiseerd is.

Het huidige bedrijfsmodel is gebaseerd op de reeds bestaande 1,7 ha. Het niet bestemmen van de extra 0,5 ha op De Copen zou leiden tot een snijden in het huidige bedrijfsmodel, dit zou een ingrijpende reorganisatie betekenen (ontslag van werknemers om maar wat te noemen) met alle gevolgen van dien. Het economisch nut en noodzaak is hierin gelegen om ook die 0,5 ha bovenop de 1,2 ha te bestemmen.

Waarbij geldt dat het nut gelegen is in efficiëntere bedrijfsvoering (afstoten satellietlocaties) als gevolg van concentratie van de bedrijfsvoering.

En de noodzaak gelegen is in het kunnen voortbestaan van het bedrijf in zijn huidige omvang (vanwege het afstoten van de satellietlocaties.)

We spraken af dat we dit memo eerst zouden bespreken in het licht van de door de provincie ingediende zienswijze.

Graag spreek ik wat af om via teams o.i.d. het memo te bespreken. Doe jij daartoe een voorstel? Ik werk op woens- en donderdagen. Vanaf 9 juli ben ik een week op vakantie. In de week van 18 juli ben ik er weer. Maar vanaf vrijdag 22 juli ben ik weer 2 weken op vakantie.

Ik zie jouw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

512e 512e

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling
werkdagen: woensdag en donderdag



Gemeente Lopik T 0348-559955
Raadhuisplein 1 E 512e@lopik.nl
Postbus 50 I www.lopik.nl
3410 CB Lopik Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

ID	Omschrijving	Oppervlakte m ²	Type
1	Pieter Weerspad 2 Landsmeer 19-010	561,8	Project
2	Osdorperweg 18-105 NW	1.437,6	Project
3	Boomgaardlaan 24 Leiderdorp	207,7	Project
4	Oegstgeest 1	299,6	Project
5	Oegstgeest 2	169,9	Project
6	Wateringen Den Haag 17-024	474,7	Project
7	Haarlemmermeer 18-005	2.288,8	Project
8	Noordeindseweg 29 19-027	749,7	Project
9	Goudse houtsingel 17-104	572,8	Project
10	Wichardstraat Rotterdam 19-067	5.466,2	Vast
11	Westland 17-132	99,9	Project
12	Ommoordsehof Rotterdam Noord	43,0	Project
13	Wolweg 62 Steunpunt Stroe	3.074,8	Project
14	Harderwijk Ouverturepad	1.587,3	Project
15	Alblasserdam 1	141,9	Project
16	Alblasserdam 2	57,6	Project
17	Acquoy leidingopslag	7.090,7	Vast
18	Benedeneind Zuidzijde 399	6.283,0	Vast
19	Benedeneind Zuidzijde 451	444,8	Vast
20	Noordzijdseweg 145A	9.708,0	Vast
21	Hondweg 20 J. Bakker	254,8	Project
Totaal m²		41.014,60	

Totale oppervlakte locaties project specifiek	1,2 ha
Totale oppervlakte vaste locaties	2,9 ha
Totaal verbruik oppervlaktes	4,1 ha

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 26 Jul 2022 12:07:34 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Re: Interne collega's m.b.t. N210 en Lopik

Helemaal goed, 5.1.2.e ga ik daarmee aan de slag!
Met vriendelijke groet

5.1.2.e
Senior communicatie
adviseur openbaar vervoer
Provincie Utrecht

5.1.2.e
Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: 5.1.2.e 26, 2022 1:02:38 PM
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Interne collega's m.b.t. N210 en Lopik

Hi 5.1.2.e

Onderstaand een opsomming van de collega's die regelmatig betrokken zijn bij de N210 vanuit hun expertise. Lijkt mij goed dat je even kennis met ze maakt, in zo verre je ze al niet kent... Ook als je ze al kent is het goed om even te spiegelen hoe zij de vraagstukken rond de N210 ervaren en wat hun ervaringen zijn met de stakeholders.

Gr. 5.1.2.e

5.1.2.e	Weginspecteur
5.1.2.e	Weginspecteur
5.1.2.e	PL realisatie
5.1.2.e	PL voorbereiding
5.1.2.e	PL realisatie
5.1.2.e	Ontwerper
5.1.2.e	GIS
5.1.2.e	GIS
5.1.2.e	Geluid
5.1.2.e	Geluid
5.1.2.e	RO
5.1.2.e	RO
5.1.2.e	RO, woont in Lopik
5.1.2.e	Verkeersveiligheid
5.1.2.e	Verkeersveiligheid
5.1.2.e	Contactpersoon fiets
5.1.2.e	Contactpersoon OV
5.1.2.e	Handhaving
5.1.2.e	Contractmanager raamovereenkomsten (geen ervaring met Lopik maar wel goed om even te spreken met de aankomende uitvraag voor onderzoek)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

From: "5.1.2.e"
Sent: Thu, 28 Jul 2022 08:07:43 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: FW: korte update Domeinen Roerende Zaken

T.k.n.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@rijksoverheid.nl>
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 19:37
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e @Lopik.nl
CC: 5.1.2.e @lopik.nl
Onderwerp: RE: korte update Domeinen Roerende Zaken

Goedendag,

Op woensdag 20 juli jl is in de stuurgroep een besluit genomen over de keuze van de nieuwe locatie van de DRZ-vestiging Soesterberg.

Op woensdag 27 juli is het personeel van deze vestiging geïnformeerd over het voorgenomen besluit.

Voorgenomen aangezien de 'eigenaar' van DRZ (5.1.2.e 5.1.2.e) hier het uiteindelijke besluit over moet nemen en er een personeelsaspect van toepassing is.

Het voorgenomen besluit houdt in dat de keus is gevallen op de locatie Dronten.

Hierdoor raakt de locatie MC Lopik buiten scope en zal vanuit het RVB niet meer worden beschouwd voor DRZ.

Indien gewenst kan ik het na mijn vakantie nog nader toelichten.

Binnen de verdere ontwikkeling van De Copen en de beoogde komst van Bedrijf A zal RVB dus een andere rol gaan krijgen.

En wel die van belangenbehartiger voor Defensie.

Defensie wordt ook ingelicht over het voorgenomen besluit van DRZ.

Met daarbij voor hen de opmerking dat er wel sprake blijft van mogelijke ontwikkelingen op en rond het MC Lopik.

De vraag is voorgelegd aan Defensie hoe zij willen dat het vervolg gaat lopen, via het RVB of rechtstreeks via Defensie. Zodra ik daar een antwoord op heb zal ik dat doorgeven.

Vriendelijke groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 1 juli 2022 11:38
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e @Lopik.nl
<5.1.2.e@Lopik.nl>
CC: 5.1.2.e @lopik.nl <5.1.2.e@lopik.nl>
Onderwerp: korte update Domeinen Roerende Zaken

5.1.2.e

Hierbij een korte update over het herhuisvesten van DRZ Soesterberg.

SWECO heeft recentelijk haar rapport uitgebracht met daarin een vergelijk van de locaties Dronten en Lopik.

Aan de hand van dat rapport stellen we als projectteam een advies op voor de stuurgroep.

Tevens wordt aan de stuurgroep een businesscase Rijk ter hand gesteld.

De stuurgroep bestaat uit twee managementteam leden van DRZ, de directeur DRZ en hoofd productie.

Namens het RVB heeft mijn directeur zitting in de stuurgroep, ik zal als zijn adviseur aanschuiven.

De stuurgroep staat gepland op woensdag 20 juli.

We zullen na deze stuurgroep jullie informeren of er een besluit is genomen en wat dat besluit dan inhoudt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: "5.1.2.e"
Sent: Mon, 1 Aug 2022 15:21:47 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: FW: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210
Attachments: Memo verplaatsing 5.1.2.e N210 E82-5.1.2.e-MEMO-22005486_v0.4.pdf

Beste collega's,

Wie kan mij helpen/aansluiten om deze gegevens te analyseren en te controleren?

Het zou fijn zijn als deze persoon ook voor langere tijd aangesloten kan blijven aangezien we ook zelf onderzoek gaan doen naar dit wegdeel. Ik verwacht dat het max. 4u per week bedraagt voor een periode van 6 maanden.

Hoor het graag!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>
Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:14
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@naam bedrijf A>; 5.1.2.e @naam bedrijf A; 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@soppegundelach.nl>
Onderwerp: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Het is een tijdje geleden dat wij elkaar hebben gesproken inzake de verplaatsing van Bedrijf A te plaats bedrijf A naar bedrijvenpark de Copen te Lopik.

In de bijlage is op basis van de reeds ontvangen informatie (dd. 25-04 jl.) een eerste analyse te vinden van de verkeerseffecten van de verplaatsing van Bedrijf A voor de corridor N210.

Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten op basis van mogelijk te hanteren uitgangspunten t.a.v. de verkeersgeneratie.

Bedrijf A is voor eind augustus – begin september een overleg aan het inplannen.

Ik wil jou al vragen om vooruitlopend op dat overleg, dit document door te nemen en indien nodig te voorzien van een reactie.

Eén van de bespreekpunten gaat namelijk zijn welke uitgangspunten we gaan hanteren voor de finale analyse.

Mocht je vooraf al vragen hebben, dan weet je mij te vinden.

Groet!

5.1.2.e
Adviseur Stedelijke Mobiliteit

**Movares**
adviseurs & ingenieurs

Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven
M 5.1.2.e
5.1.2.e @movares.nl • movares.nl
Werkdagen: Ma t/m Vr



Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

MEMO

AAN 5.1.2.e
VAN 5.1.2.e
KENMERK E82-EB-HS-MEMO-22005486
PROJECTNUMMER MN003417
STATUS concept
VERSIE 0.4
ONDERWERP Verkeerseffecten verplaatsing Bedrijf A
DATUM 1 augustus 2022

BESPREEKSTUK MEMO HEEFT GEEN FORMELE STATUS

1. Inleiding

1.1 Doelstelling

Dit memo is opgesteld in verband met de mogelijke verplaatsing van Bedrijf A vanuit Bedrijf A naar een nieuwe locatie in de gemeente Lopik, aangrenzend aan het bestaande bedrijventerrein De Copen. Om de nieuwe bedrijfslocatie te kunnen bestemmen, vereist de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht dat een mobiliteitstoets wordt uitgevoerd. Met die mobiliteitstoets moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van de bedrijfsbestemming voor de verkeersafwikkeling in de omgeving.

Met het oog daarop wordt in dit memo verkend welke mobiliteitsproblemen naar verwachting zullen optreden nadat Bedrijf A zich op de beoogde locatie gevestigd heeft en in hoeverre die problemen aan de vestiging van Bedrijf A zijn toe te schrijven. Het doel daarvan is om een basis te bieden voor een gesprek met de provincie, waarin de lijnen van de vereiste mobiliteitstoets gezamenlijk verder worden uitgezet.

1.2 Strekking

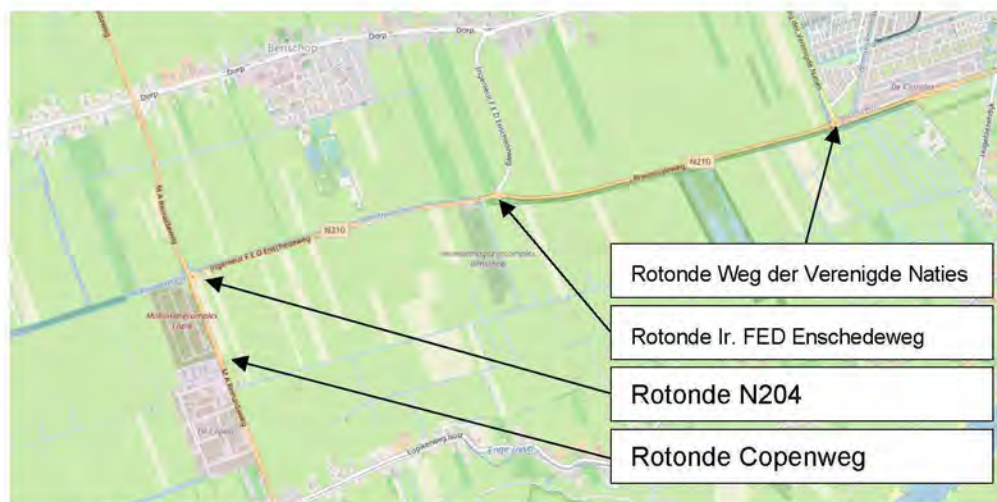
Als zich in de toekomst mobiliteitsproblemen zullen voordoen op de relevante ontsluitingswegen, dan zal dit op de vier rotondes zijn die zich op de N210 bevinden tussen Lopik en IJsselstein. Het verkeer van en naar Bedrijf A zal over die rotondes worden afgewikkeld. Het relevante risico is dat de verzadigingsgraad van de rotondes door de toename van het verkeer kan worden bereikt. In dat geval zal congestie optreden. Bij structurele congestie moet het kruispuntontwerp worden aangepast om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. In dit memo wordt daarom inzichtelijk gemaakt hoe de verzadigingsgraad van de vier rotondes zal wijzigen als het verkeer van en naar Bedrijf A over die rotondes wordt afgewikkeld.

MEMO

2. Uitgangspunten

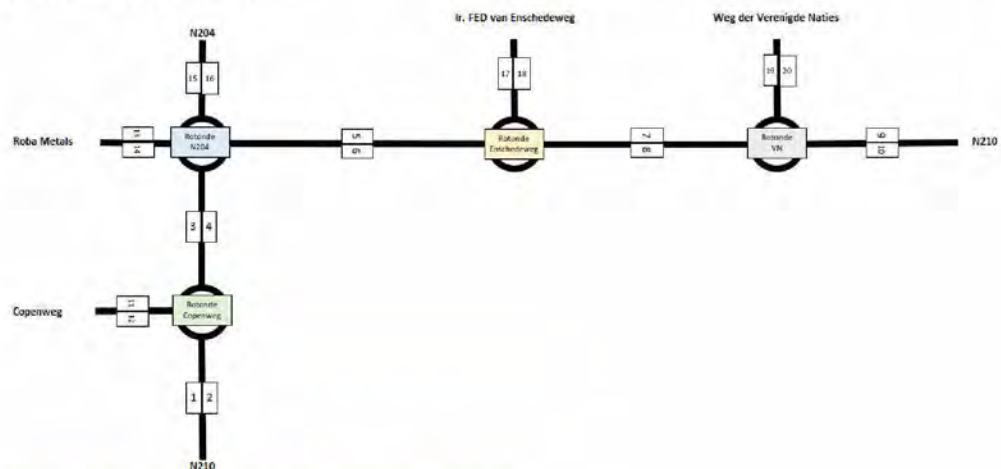
2.1 Relevante rotondes

Dit memo heeft betrekking op de potentiële verzadigingsgraad van de vier rotondes waarover het verkeer van en naar **Bedrijf A** wordt afgewikkeld als het bedrijf zich op de beoogde locatie gevestigd heeft. Deze vier rotondes worden weergegeven op de onderstaande afbeelding.



Figuur 1. Situatieschets traject N210 met de 4 te onderzoeken rotondes.

In het memo wordt de voorkeur van **Bedrijf A** in aanmerking genomen om een nieuwe aansluiting te realiseren op de rotonde N204 om het verkeer van en naar de beoogde locatie af te wikkelen. Schematisch resulteert dat in het volgende beeld van de vier rotondes.



Figuur 2. Schematische weergave te onderzoeken tracé N210.

MEMO

2.2 Grenswaarden voor congestie

Om het risico op congestie op een rotonde te kwantificeren, worden in de regel de volgende grenswaarden aangehouden. Voor de kwantificering wordt uitgegaan van de maximale verzadigingsgraad per tak van de rotonde voorkomt. De verzadigingsgraad is de quotiënt van de intensiteit en de capaciteit (verzadigingsgraad = intensiteit / capaciteit).

Een verzadigingsgraad van 0,80 of hoger wordt als problematisch gezien in het kader van doorstroming van verkeer. Waarden groter dan dit percentage duiden op structurele congestie. Verkeerskundig zijn er dan ook infrastructurele maatregelen nodig om de doorstroming te verbeteren. Een verzadigingsgraad van 0,70 – 0,80 komt overeen met incidentele knelpunten. Bij een verzadigingsgraad van <0,70 zijn er geen capaciteitsproblemen te verwachten (met uitzondering van incidenten en onvoorziene omstandigheden).

2.3 Scenario's

Om inzichtelijk te maken hoe de verzadigingsgraad van de rotondes verandert en welke invloed de vestiging van Bedrijf A daarop heeft, wordt in dit memo een vergelijking gemaakt tussen drie scenario's.

- a. Als **autonome situatie** wordt het zichtjaar 2030 Hoog gehanteerd dat is uitgewerkt in de Trajectanalyse N210 van 26 maart 2020.¹ In de trajectanalyse is in opdracht van de provincie Utrecht de verkeersafwikkeling op alle kruispunten en rotondes op de N201 tussen de provinciegrens Zuid-Holland / Utrecht en IJsselstein onderzocht. Daarbij zijn de WLO-scenario's als basis gehanteerd.² Hierbij past de kanttekening dat ervan wordt uitgegaan dat de trajectanalyse geen rekening houdt met de uitbreiding van bedrijventerrein De Copen. Mogelijkerwijs is dat wel het geval. Dit moet bij de provincie worden nagevraagd.
- b. De **referentiesituatie** wordt gevormd door de verkeerssituatie die ontstaat door de reeds voorziene uitbreiding van bedrijventerrein De Copen. Voor deze uitbreiding is het bestemmingsplan 'Uitbreiding De Copen' in procedure gebracht.³
- c. De **plansituatie** bestaat uit de toevoeging van het verkeer van en naar Bedrijf A aan de referentiesituatie. Daarbij wordt ook een ontwikkeling van het naastgelegen MOB-complex in aanmerking genomen.

¹ Zie https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0331.CopenenNrdzdswg145-ON01/b_NL.IMRO.0331.CopenenNrdzdswg145-ON01.tb3.pdf. De analyse onderscheidt ook een Zichtjaar 2030 laag. Dat scenario gaat echter uit van krimp en wordt daarom niet representatief geacht. Het Zichtjaar 2030 Hoog is worst case.

² Zie <https://www.wlo2015.nl/>.

³ https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0331.CopenenNrdzdswg145-ON01/r_NL.IMRO.0331.CopenenNrdzdswg145-ON01.html. Bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan is een mobiliteitsonderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling via de rotonde Copenweg, waarbij uitsluitend een analyse is verricht van de verkeersafwikkeling via de rotonde Copenweg. In het onderzoek wordt een verzadigingsgraad berekend van ruim boven de 0,80, maar desalniettemin geconcludeerd dat de verkeersintensiteit alleen merkbaar toeneemt op de westelijke tak van de rotonde en op de overige takken geen structurele congestie te verwachten is. Bovendien zijn daarbij weekdagintensiteiten als werkdagintensiteiten gehanteerd. Het mobiliteitsonderzoek blijft in dit memo daarom verder buiten beschouwing.

MEMO

2.4 Verkeerscijfers

Voor de berekening van de te verwachten verkeersintensiteiten in de referentiesituatie en de plansituatie is vastgesteld wat die intensiteiten in de autonome situatie zullen zijn. Omdat de provincie Utrecht heeft aangegeven dat het bestemmingsplan 'Uitbreiding De Copen' al deels is meegenomen in het zichtjaar 2030 van het provinciale verkeersmodel STRAVEM 1.1, is daarvoor een extrapolatie uitgevoerd. Om voor de uitbreiding te corrigeren, is de gemiddelde groeifactor 2018 – 2030 toegepast op het basisjaar 2018. Hiermee worden excessen in groei (dus als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen) niet meegenomen in het referentiescenario. Dit komt neer op een autonome groei van 11% over de periode 2018 – 2030. Dit is in lijn met de nationale verkeersgroei van ca. 0,5%-1% per jaar. De verkeersintensiteiten voor het referentie zichtjaar 2030. In onderstaande tabel worden de verwachte verkeersintensiteiten in de autonome situatie weergegeven die op basis hiervan berekend zijn. De randnummers in de tabel corresponderen met de nummers in de schematische weergave in figuur 2.

Tabel 1. Verkeersintensiteiten referentie zichtjaar 2030 avondspits (1 uur).

Nr.	Wegvak	STRAVEM basisjaar 2018	STRAVEM zichtjaar 2030	REFERENTIE ZICHTJAAR 2030
1	N210 tussen Copenweg en Lopik	905	1032	1000
2	N210 tussen Lopik en Copenweg	573	649	633
3	N210 tussen N204 en Copenweg	956	1076	1057
4	N210 tussen Copenweg en N204	709	748	784
5	N210 tussen ir. FED van Enschedeweg en N204	819	951	905
6	N210 tussen N204 en ir. FED van Enschedeweg	687	735	759
7	N210 tussen Weg der Verenigde Naties en ir. FED van Enschedeweg	818	948	904
8	N210 tussen ir. FED van Enschedeweg en Weg der Verenigde Naties	600	670	663
9	N210 tussen IJsselstein en Weg der Verenigde Naties	878	976	970
10	N210 tussen Weg der Verenigde Naties en IJsselstein	532	560	588
11	N210 ri. Copenweg	51	44	56
12	Copenweg ri. N210	136	99	150
13	N210 ri. Bedrijf A	0	0	0
14	Bedrijf A ri. N210	0	0	0
15	N204 naar N210	416	438	460
16	N210 naar N204	300	326	332
17	Ir. FED van Enschedeweg naar N210	1	3	1
18	N210 naar Ir. FED van Enschedeweg	87	65	96
19	Weg der Verenigde Naties naar N210	60	28	66
20	N210 naar Weg der Verenigde Naties	68	110	75

MEMO

De vergelijking tussen de autonome situatie, de referentiesituatie en de plansituatie wordt verder uitgesplitst op basis van verschillende kencijfers die voor de verkeersgeneratie kunnen worden gehanteerd. Wat betreft de kencijfers kan het volgende onderscheid worden gemaakt.

- De provincie Utrecht heeft aangegeven in beginsel te willen uitgaan van de maximale kencijfers die CROW hanteert voor de verkeersgeneratie, omdat uit ervaring blijkt dat deze kengetallen in de regel het beste overeenkomen met de werkelijkheid.
- Het is mogelijk om in afwijking daarvan de minimale kencijfers van CROW te hanteren, mits daarvoor een draagkrachtige onderbouwing kan worden gegeven, waarmee wordt verantwoord dat die kencijfers een meer representatief beeld geven van de feitelijk te verwachten situatie.
- Er kunnen kencijfers worden gebruikt die zijn toegesneden op de concreet voorgenomen ontwikkeling, gebaseerd op de bedrijfsgegevens van de betrokken bedrijven. Voor de referentiesituatie kan hierbij worden aangesloten bij de bedrijfsgegevens die de initiatiefnemers hebben verstrekt bij de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Uitbreiding De Copen'. Voor de plansituatie worden in aanvulling daarop de cijfers gebruikt die Bedrijf A heeft opgegeven op basis van haar huidige bedrijfsvoering in plaats bedrijf A ook de bedrijfsgegevens van Defensie/RvB gebruikt die na de herontwikkeling op het naastgelegen MOB-complex zal plaatsvinden.

In de onderstaande tabellen wordt weergegeven wat de verkeersgeneratie is van de verschillende bedrijven als wordt uitgegaan van de onderscheiden categorieën kencijfers.

Tabel 2. Overzicht gehanteerde verkeersgeneratie Uitbreiding de Copen (zie ook voetnoot 3).

Ontwikkeling	Programma	Omvang (m ² BVO)	Minimaal (werkdag)	Maximaal (werkdag)	Eigen cijfers (werkdag)
De Heer	Arbeidsintensief / bezoekers extensief	28.028	3.393	4.063	432
GPI	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	3.000	156	227	24
JEVA	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	2.000	104	152	10
Metalbouwkonsort	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	3.381	176	257	0
BMN	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	4.071	211	309	18
Van den Berg	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	3.000	156	227	8
Totalen		43.480 m²	4.196 mvt	5.235 mvt	492 mvt

MEMO

Tabel 3. Overzicht gehanteerde verkeersgeneratie ^{Bedrijf A} (en Defensie/RvB, alleen bij eigen cijfers).

Ontwikkeling	Programma	Omvang (m ² BVO)	Minimaal (werkdag)	Maximaal (werkdag)	Eigen cijfers (werkdag)
Recycling	Arbeidsintensief / bezoekers extensief	5.285	640	766	
Kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	4.173,8	439	533	
Service Center	Arbeidsextensief / bezoekers extensief	12.972,2	673	983	227 + 98
Totalen		22.431 m²	1.752 mvt	2.282 mvt	325 mvt

3. Resultaten

Aan de hand van de uitgangspunten, zoals in voorgaand hoofdstuk staan beschreven, zijn de vier rotondes binnen het studiegebied doorgerekend en geanalyseerd. Per rotonde worden de resultaten beschreven.

Per ontwikkelfase (eerst realisatie Uitbreiding de Copen (referentiesituatie), vervolgens verplaatsing ^{Bedrijf A} en de ontwikkeling van het MOB-complex (plansituatie) is de afwikkeling op de specifieke rotonde inzichtelijk gemaakt. Hiermee wordt duidelijk welke ontwikkeling en daarmee welke initiatiefnemer(s) debet is/zijn aan eventuele doorstromingsproblemen.

3.1 Rotonde N210 / Copenweg

De rotonde N210 / Copenweg ontsluit het bedrijventerrein De Copen op de N210. Hiermee vormt het de enige ontsluitingsroute vanaf dit bedrijventerrein richting de A2 en A12. In de huidige situatie is deze rotonde een 3-pootsrotonde met een enkele rijstrook.

In onderstaande tabellen is te zien dat de huidige rotondevorm als gevolg van "Uitbreiding de Copen" reeds structurele doorstromingsproblemen kent. Zowel op basis van de maximale en minimale CROW kengetallen alsmede op basis van de verkeerscijfers van de initiatiefnemers (zie tabel 4) zelf.



Figuur 3. Situatie rotonde N210 / Copenweg

Uitgaande van de referentiesituatie (2030 referentie inclusief Uitbreiding de Copen) zijn er voor alle uitgangspunten t.a.v. de verkeersgeneratie doorstromingsproblemen. Met de komst van ^{Bedrijf A} (plansituatie) neemt de maximale verzadigingsgraad marginaal toe (alleen bij het hanteren van de maximale kengetallen voor de verkeersgeneratie).

In de Trajectanalyse N210 zijn er voor alle scenario's (2019, 2030L en 2030H) autonome knelpunten geconstateerd.

MEMO

Tabel 4. Resultaten rotondeverkenner voor rotonde N210 / Copenweg op basis van huidige vormgeving.

Rotonde N210 / Copenweg					
Type	Enkelstrooks	Spitsperiode		Avondspits	
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Maximale verzadigingsgraad	Trajectanalyse N210	0,82	-	-	-
	Referentie	-	0,82	0,88	0,91
	Plan	-	0,82	0,88	0,92
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Gemiddelde wachttijd (sec.)	Trajectanalyse N210	-	-	-	-
	Referentie	-	14,9	24,9	61,1
	Plan	-	15,2	24,6	70,2

3.2 Rotonde N210 / N204

De rotonde N210 / N204 is het kruispunt dat de provinciale wegen N210 en N204 verknoot. In de huidige situatie dit een 3-pootsrotonde met een dubbele rijstrook. Twee van de drie takken (noord- en oosttak) vormen de hoofdrichting op de N210. In de analyse is voor de huidige situatie uitgegaan van een enkelstrooksrotonde.

Bedrijf A zou bij voorkeur een nieuwe aansluiting op deze rotonde gerealiseerd zien worden om de vestigingslocatie te ontsluiten. Hiermee wordt het een volwaardige rotonde (met 4 takken).



Figuur 4. Situatie rotonde N210 / N204

Uitgaande van de referentiesituatie waarbij alleen Uitbreiding de Copen aanwezig is, zijn voor alle uitgangspunten doorstromingsproblemen te verwachten op de rotonde N210 / N204 (uitgaande van een enkelstrooksrotonde). Met de verplaatsing van Bedrijf A naar bedrijventpark de Copen neemt deze problematiek verder toe (zie onderstaande tabel).

In de Trajectanalyse N210 zijn er voor alle scenario's (2019, 2030L en 2030H) autonome knelpunten geconstateerd.

MEMO

Tabel 5. Resultaten rotondeverkenner voor rotonde N210 / N204 op basis van huidige vormgeving.

Rotonde N210 / N204					
Type	Dubbelstrooks	Spitsperiode		Avondspits	
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Maximale verzadigingsgraad	Trajectanalyse N210	0,99	-	-	-
	Referentie	-	0,81	0,95	1,02
	Plan	-	0,85	1,13	1,15
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Gemiddelde wachttijd (sec.)	Trajectanalyse N210	-	-	-	-
	Referentie	-	16,5	64,8	n/a
	Plan	-	22,3	n/a	n/a

3.3 Rotonde N210 / Ir. FED van Enschedeweg

Deze rotonde ontsluit een deel van het achterliggende gebied parallel aan de N210 (o.a. de lintbebouwing tussen Bendschop en IJsselstein). Het is een enkelstrooksrotonde met 3 takken. De oost-west relatie is de doorgaande route via de N210.

Uit de analyse blijkt dat als gevolg van alleen ontwikkelfase Uitbreiding de Copen er geen ernstige doorstromingsproblemen worden verwacht.

Op het moment dat Bedrijf A verplaatst, ontstaan er – uitgaande van de minimale of maximale CROW kengetallen – knelpunten op deze rotonde.

In de Trajectanalyse N210 zijn er voor alle scenario's (2019, 2030L en 2030H) autonome knelpunten geconstateerd.



Figuur 5. Situatie rotonde N210 / Ir. FED van Enschedeweg.

MEMO

Tabel 6. Resultaten rotondeverkenner voor rotonde N210 / Ir. FED van Enschedeweg op basis van huidige vormgeving.

Rotonde N210 / Ir. FED van Enschedeweg					
Type	Enkelstrooks	Spitsperiode		Avondspits	
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Maximale verzadigingsgraad	Trajectanalyse N210	0,93	-	-	-
	Referentie	-	0,72	0,77	0,75
	Plan	-	0,76	0,85	0,94
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Gemiddelde wachttijd (sec.)	Trajectanalyse N210	-	-	-	-
	Referentie	-	9,8	12	11
	Plan	-	11,5	18,6	41,9

3.4 Rotonde N210 / Weg der Verenigde Naties

De Weg der Verenigde Naties ontsluit de westzijde van IJsselstein via de N210. Het is een dubbelstrooksrotonde met 3 takken. De oost-west relatie is de doorgaande route via de N210.

In onderstaande tabellen is te zien dat bij de eerste ontwikkelfase (alleen Uitbreiding de Copen) er met het uitgangspunt "maximale CROW kengetallen" doorstromingsproblemen zijn op deze rotonde (uitgaande van een enkelstrooksrotonde). Als gevolg van de verplaatsing Bedrijf A (tweede ontwikkelfase) zijn er capaciteitsproblemen te verwachten op basis van zowel de minimale als maximale CROW kengetallen.



Figuur 6. Situatie rotonde N210 / Weg der Verenigde Naties

In de Trajectanalyse N210 zijn er geen autonome knelpunten geconstateerd. Alle scenario's wikkelen goed tot voldoende het verkeer af. Er wordt, in het kader van een robuust netwerk, aanbevolen om de rotonde om te bouwen tot een eirotonde.

MEMO

Tabel 7. Resultaten rotondeverkenner voor rotonde N210 / Weg der Verenigde Naties op basis van huidige vormgeving.

Rotonde N210 / Weg der Verenigde Naties					
Type	Dubbelstrooks	Spitsperiode		Avondspits	
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Maximale verzadigingsgraad	Trajectanalyse N210	0,73	-	-	-
	Referentie	-	0,71	0,79	0,94
	Plan	-	0,78	0,84	0,89
		2030H	2030 Eigen	2030 Min	2030 Max
Gemiddelde wachttijd (sec.)	Trajectanalyse N210	-	-	-	-
	Referentie	-	10,3	13,2	41,9
	Plan	-	12,5	17,3	26

4. Bevindingen

Voorliggende notitie beschrijft de verkeerseffecten op de N210 als gevolg van de ontwikkelingsfasen (1) Uitbreiding de Copen en daaraan toegevoegd (2) verplaatsing Bedrijf A. Voor het traject N210 tussen bedrijventerrein De Copen te Lopik en de Weg der Verenigde Naties te IJsselstein, zijn de 4 aanwezige rotondes getoetst op hun doorstroming.

P.M. bevindingen kunnen pas na vaststelling uitgangspunten worden geconcretiseerd.

From: "5.1.2.e"
Sent: Wed, 3 Aug 2022 11:18:56 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hi 5.1.2.e

Ik zoek iemand die kan adviseren over netwerkanalyses en verkeersmodellen. Daarnaast toetsen of de cijfers in de gebruikte rapportages kloppen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:30
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Kan je toelichten wat de verwachting is en welke rol in de werkgroep je mist? Daarna kunnen we beslissen wie van ons hierin kan participeren.

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Data analist Slimme Mobiliteit

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:22
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Beste collega's,

Wie kan mij helpen/aansluiten om deze gegevens te analyseren en te controleren?

Het zou fijn zijn als deze persoon ook voor langere tijd aangesloten kan blijven aangezien we ook zelf onderzoek gaan doen naar dit wegdeel. Ik verwacht dat het max. 4u per week bedraagt voor een periode van 6 maanden.

Hoor het graag!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:14

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@naam bedrijf A>; 5.1.2.e @naam bedrijf A; 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@soppegundelach.nl>

Onderwerp: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Het is een tijdje geleden dat wij elkaar hebben gesproken inzake de verplaatsing van Bedrijf A; te Plaats bedrijf A naar bedrijvenpark de Copen te Lopik.

In de bijlage is op basis van de reeds ontvangen informatie (dd. 25-04 jl.) een eerste analyse te vinden van de verkeerseffecten van de verplaatsing van Bedrijf A voor de corridor N210.

Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten op basis van mogelijk te hanteren uitgangspunten t.a.v. de verkeersgeneratie.

Bedrijf A is voor eind augustus – begin september een overleg aan het inplannen.

Ik wil jouw al vragen om vooruitlopend op dat overleg, dit document door te nemen en indien nodig te voorzien van een reactie.

Eén van de bespreekpunten gaat namelijk zijn welke uitgangspunten we gaan hanteren voor de finale analyse.

Mocht je vooraf al vragen hebben, dan weet je mij te vinden.

Groet!

5.1.2.e

Adviseur Stedelijke Mobiliteit


Movares
adviseurs & ingenieurs

Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven

M 5.1.2.e

5.1.2.e @movares.nl • movares.nl

Werkdagen: Ma t/m Vr

Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Sent: Wed, 3 Aug 2022 11:53:19 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Fijn! Ga ik doen, plan iets voor volgende week.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 3 augustus 2022 12:24
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Helder, ik kan dat zelf doen. Wil je een korte overleg plannen om uit te leggen wat de stand van zaken is?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Data analyst Slimme Mobiliteit

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 3 augustus 2022 12:19
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hi 5.1.2.e

Ik zoek iemand die kan adviseren over netwerkanalyses en verkeersmodellen. Daarnaast toetsen of de cijfers in de gebruikte rapportages kloppen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:30
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Kan je toelichten wat de verwachting is en welke rol in de werkgroep je mist? Daarna kunnen we beslissen wie van ons hierin kan participeren.

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Data analist Slimme Mobiliteit

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:22

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Beste collega's,

Wie kan mij helpen/aansluiten om deze gegevens te analyseren en te controleren?

Het zou fijn zijn als deze persoon ook voor langere tijd aangesloten kan blijven aangezien we ook zelf onderzoek gaan doen naar dit wegdeel. Ik verwacht dat het max. 4u per week bedraagt voor een periode van 6 maanden.

Hoor het graag!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @movares.nl>

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:14

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @naam bedrijf A; 5.1.2.e @naam bedrijf A; 5.1.2.e <5.1.2.e> @movares.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e> @soppegundelach.nl>

Onderwerp: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Het is een tijdje geleden dat wij elkaar hebben gesproken inzake de verplaatsing van Bedrijf A te Bedrijf A naar bedrijvenpark de Copen te Lopik.

In de bijlage is op basis van de reeds ontvangen informatie (dd. 25-04 jl.) een eerste analyse te vinden van de verkeerseffecten van de verplaatsing van Bedrijf A voor de corridor N210.

Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten op basis van mogelijk te hanteren uitgangspunten t.a.v. de verkeersgeneratie.

Bedrijf A is voor eind augustus – begin september een overleg aan het inplannen.

Ik wil jou al vragen om vooruitlopend op dat overleg, dit document door te nemen en indien nodig te voorzien van een reactie.

Eén van de bespreekpunten gaat namelijk zijn welke uitgangspunten we gaan hanteren voor de finale analyse.

Mocht je vooraf al vragen hebben, dan weet je mij te vinden.

Groet!

5.1.2.e

Adviseur Stedelijke Mobiliteit



Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven

M 5.1.2.e

5.1.2.e @movares.nl • movares.nl

Werkdagen: Ma t/m Vr

Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

From: "5.1.2.e"
Sent: Thu, 1 5.1.2.e 2022 12:16:42 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Luchtberekeningen

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e

Wellicht kunnen we al wel op zoek gaan naar een externe specialist (iom. onze provinciale stikstof deskundigen) die dit zou kunnen beantwoorden.

Zoude 5.1.2.e en/of 5.1.2.e hierin nog een rol kunnen spelen?

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 1 september 2022 13:13
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Luchtberekeningen

Dank je wel 5.1.2.e !

Lijkt mij inderdaad goed om hier eens met elkaar over van gedachten te wisselen.

5.1.2.e is nu ook nog met vakantie, wordt dan wat mij betreft ergens in oktober of zo.

Ik laat in ieder geval stikstof vervallen in mijn vragen aan W+B.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e

Domein Mobiliteit, afdeling PP3

Werkdagen: maandag t/m donderdag

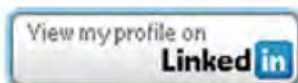
Vakantie: van maandag 5 sept. t/m vrijdag 30 sept. 2022

Mobiel 5.1.2.e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6, 3584BA
Postbus 80300, 3508TH Utrecht
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 1 september 2022 13:07
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Luchtberekeningen

Hallo 5.1.2.e

Stikstof is nog niet nodig voor de uitvoering van het project, dus ook niet voor Groot Onderhoud. Het kan zijn dat dit in het najaar door de Raad van Staten alsnog wordt verplicht, maar dat weten we niet. Dus dat gaan we pas doen als we zeker weten dat het verplicht gaat worden.

Voor de huidige berekeningen gaat het om de gebruiksfase en dus de extra groei van het verkeer als gevolg van de aanleg van de reconstructie, maar niet de autonome groei.

Helaas roep ik extra vragen op, maar de vraag is wel of deze extra groei alleen veroorzaakt wordt door de ontwikkelingen Vathorst, ombouw Hoevelaken en in hoeverre deze stikstof al bij dergelijke projecten wordt berekend in zijn algemeenheid en op het provinciale traject in het bijzonder.

Je kan hierover vervolgens allerlei redeneerlijnen op los laten:

- De stikstofontwikkeling bij dit project wordt al berekend en gecompenseerd bij de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen en dit is ook aantoonbaar in die berekeningen.
- Of vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen wordt het stikstof berekend tot een bepaalde grens waarbij onze weg daarbuiten valt en de vraag is wat je dan bij onze weg nog berekend.
- Of reken je deze ontwikkelingen tot bij de autonome groei en hoe ga je hiermee om. (Deze berekenen we tot op heden niet)
- Mocht je de benoemde ruimtelijke projecten niet hoeven mee te nemen, hoe bepaal je dan verkeerskundig hoeveel verkeersaantrekkende werking het wegenproject heeft op het overige verkeer en gebruik je dit sec voor de stikstofberekeningen.

Dit klinkt dan ook als dezelfde situatie die 5.1.2.e heeft rond de N210 waar de gemeente heel pragmatisch met de uitbreiding van een bedrijventerrein is omgegaan en het stikstofvraagstuk heeft neergelegd bij de toekomstige bedrijven.

Het is verstandig om samen met 5.1.2.e een specialist Stikstofberekeningen te benaderen voor dit vraagstuk, want dat zullen we wel vaker krijgen.

Ik heb er geen antwoord op.

Om mee te denken mag je mij dan altijd uitnodigen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e – 5.1.2.e 5.1.2.e / 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e (5.1.2.e)

Provincie Utrecht

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Telefoon (5.1.2.e) / Mobiel 5.1.2.e | Fax (5.1.2.e)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 09:32

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Luchtberekeningen

Hallo 5.1.2.e

Ik check nog even met 5.1.2.e !

Ik werk toe naar een investeringsbeslissing GS (dus Arne).

Vanwege allerlei ontwikkelingen (Vathorst, extra ontsluiting op de N199 net ten noorden van de A1, ombouw Hoevelaken) kunnen de huidige rotonde op de N199 niet worden gehandhaafd. Dit moeten kruispunten met VRI's worden. Daarnaast groot onderhoud. Hebben we daarvoor een luchtonderzoek nodig?

RO-procedure verwacht ik niet, we blijven normaal gesproken op ons eigen grondgebied. Wat we extra nodig hebben is al gekocht door vorige PL.

Dor de maatregelen zal de intensiteit iets toenemen, ongetwijfeld, omdat de afwikkeling natuurlijk wordt verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Als ik jou goed begrijp is dus een stikstofberekening nu voldoende?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e

Domein Mobiliteit, afdeling PP3

Werkdagen: maandag t/m donderdag

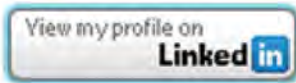
Vakantie: van maandag 5 sept. t/m vrijdag 30 sept. 2022

Mobiel 5.1.2.e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6, 3584BA
Postbus 80300, 3508TH Utrecht
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 08:13

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Luchtberekeningen

Hallo 5.1.2.e

Ik kan je een aantal vragen stellen, maar wellicht is dat te inhoudelijk. Wellicht kan je even overleggen met 5.1.2.e want hij heeft een dergelijke uitvraag in de voorbereidingsfase lopen voor de N484.

Waar gebruiken we dit onderzoek voor? IS dit voor het GS-besluit en is er waarschijnlijk een RO-procedure nodig. Of is dit voor een vervolgtraject. Is er verkeersgroei te verwachten door de maatregel?

Als het voor het GS-besluit is, de onderzoeken met name om de risico's in kaart te brengen en de financiën te onderbouwen.

Als er verkeersgroei is, is natuurlijk een stikstofberekening belangrijk om op dit moment de impact in te schatten op de Natura2000 gebieden. Voor het realiseren van de maatregel doen we nog geen stikstofberekening omdat niet gevraagd wordt. Wellicht verandert dit wel in het najaar.

Is dit voldoende zo?

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 18:41

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Luchtberekeningen

5.1.2.e

Voor het project N199, traject 6-7 vragen wij aan W+B om een luchtkwaliteitsonderzoek te doen.

Zij vragen nu voor de nota van inlichtingen het volgende aan ons:
Verwacht u dat opdrachtnemer berekeningen uitvoert om de effecten op CO2, SO2 en NOx te bepalen?

Kun jij hier antwoord op geven?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e Ba

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e en 5.1.2.e

Domein Mobiliteit, afdeling PP3

Werkdagen: maandag t/m donderdag

Vakantie: van maandag 5 sept. t/m vrijdag 30 sept. 2022

Mobiel 5.1.2.e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6, 3584BA

Postbus 80300, 3508TH Utrecht

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@lopik.nl>
Sent: Wed, 7 5.1.2.e 2022 12:57:52 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Uitbreiding De Heer op De Copen nut en noodzaak 0,5 ha bovenop 1,2 ha bestaand
Attachments: Memo nut en noodzaak-laatste versie.docx

Hoi 5.1.2.e

Hierbij het aangepaste memo waarbij we zijn ingegaan op de door jouw aangereikte punten. Ik hoor graag spoedig of jullie je kunnen vinden in het memo. Er zit veel druk op het project vanuit de omgeving maar intern vanuit het bestuur. Ik hoop dan ook dat jullie kunnen aangeven vanuit jullie eigen deskundig oordeel dat er sprake is van een ruimtelijk aanvaardbare ontwikkeling. De argumenten zijn volgens ons nu voldoende voorhanden met het bestemmingsplan en bijgevoegd memo als extra onderlegger.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling
werkdagen: woensdag en donderdag



Gemeente Lopik T 0348-559955
Raadhuisplein 1 E 5.1.2.e@lopik.nl
Postbus 50 I www.lopik.nl
3410 CB Lopik Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 09:56
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@lopik.nl>
Onderwerp: RE: Uitbreiding De Heer op De Copen nut en noodzaak 0,5 ha bovenop 1,2 ha bestaand

Ha 5.1.2.e

Het heeft even geduurd, vanwege vakantieperiode uiteraard en andere opgestapelde werkzaamheden. Maar hier dan onze reactie.

Positief in de onderbouwing:

- Redelijk aannemelijk is gemaakt dat het bedrijf de gegroeide omvang nu ook al gebruikt, maar op verschillende locaties en dat concentratie bedrijfseconomisch noodzakelijk is. En planologisch voordelig, als de situatie op die andere terreinen verbeterd.
Bij een dergelijk bedrijf is de opslagbehoefte altijd wat diffuus, omdat veel op locatie wordt gewerkt. Dat blijkt ook wel uit het bijgeleverde overzicht. Veel "project"-opslag. Maar ook op verspreide "vaste" plekken. Misschien kan nog iets beter worden aangegeven hoe in de nieuwe situatie de verhouding tussen opslag bij huis en opslag op locatie zal zijn en dat dit de logische, om niet te zeggen ideale situatie vormt.

Wat kan volgen ons nog beter?

- Essentieel voor de onderbouwing is, dat door concentratie van activiteiten in generieke zin het leefmilieu verbeterd. Dat geldt alleen, als die achtergebleven locaties niet voor soortgelijke activiteiten (of nog erger) zal worden gebruikt. Als de (positieve) verwachtingen voor andere locaties ook nog globaal kan worden beschreven, zou dat mooi zijn.
- De onderbouwing van de positieve kanten van de concentratie van de bedrijfsactiviteiten op c.q. aansluitend bij een bestaand, goed ontsloten bedrijventerrein zonder woningen in de nabijheid iets meer benadrukken. Ook het gebrek aan mogelijkheden op bestaande bedrijventerreinen zal nog wel noodzakelijk zijn ter onderbouwing vanuit oogpunt goede ruimtelijke ordening.

Vriendelijke groet,

5.12.e

5.12.e

Beleidsmedewerker Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Domein Stedelijke Leefomgeving (SLO)

Provincie Utrecht

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Telefoon 5.12.e

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht

Van: 5.12.e <5.12.e> @lopik.nl>

Verzonden: woensdag 22 juni 2022 11:13

Aan: 5.12.e <5.12.e> @provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Uitbreiding De Heer op De Copen nut en noodzaak 0,5 ha bovenop 1,2 ha bestaand

Hoi 5.12.e

Hierbij mail ik je het memo dat nut en noodzaak beschrijft van de uitbreidingsbehoefte van De Heer Land en Water op De Copen. Het tweede document bevat de satelliet locaties die De Heer afstoot in verband met de hervestiging op De Copen.

Essentie van het memo is dat er reeds sprake is van een bedrijfsomvang van 1,7 ha. Dit omvat de 1,2 ha op de huidige locatie plus daarbij opgeteld de satelliet locaties (in totaal gaat het bij de satelliet locaties om een nog groter ruimtebeslag). De satelliet locaties worden afgestoten zodra de nieuwe locatie op De Copen gerealiseerd is.

Het huidige bedrijfsmodel is gebaseerd op de reeds bestaande 1,7 ha. Het niet bestemmen van de extra 0,5 ha op De Copen zou leiden tot een snijden in het huidige bedrijfsmodel, dit zou een ingrijpende reorganisatie betekenen (ontslag van werknemers om maar wat te noemen) met alle gevolgen van dien. Het economisch nut en noodzaak is hierin gelegen om ook die 0,5 ha bovenop de 1,2 ha te bestemmen.

Waarbij geldt dat het nut gelegen is in efficiëntere bedrijfsvoering (afstoten satellietlocaties) als gevolg van concentratie van de bedrijfsvoering.

En de noodzaak gelegen is in het kunnen voortbestaan van het bedrijf in zijn huidige omvang (vanwege het afstoten van de satellietlocaties.)

We spraken af dat we dit memo eerst zouden bespreken in het licht van de door de provincie ingediende zienswijze.

Graag spreek ik wat af om via teams o.i.d. het memo te bespreken. Doe jij daartoe een voorstel? Ik werk op woens- en donderdagen. Vanaf 9 juli ben ik een week op vakantie. In de week van 18 juli ben ik er weer. Maar vanaf vrijdag 22 juli ben ik weer 2 weken op vakantie.

Ik zie jouw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.12.e

5.12.e

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling
werkdagen: woensdag en donderdag



Gemeente Lopik

Raadhuisplein 1

Postbus 50

3410 CB Lopik

T 0348-559955

E 5.12.e @lopik.nl

I www.lopik.nl

Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

De informatie in dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Is dit bericht niet voor u bedoeld? Dan vragen wij u om de inhoud niet te gebruiken, maar ons te informeren door het bericht te beantwoorden en daarna te verwijderen. Alvast hartelijk bedankt voor uw hulp.

DATUM 14 juni 2022
KENMERK 020120A.20181271
VAN 5.12e
AAN 5.12e

PROJECT Bestemmingsplan De Copen
OPDRACHTGEVER OML

MEMO NUT EN NOODZAAK VERPLAATSING EN UITBREIDING DE HEER LAND EN WATER

In de toelichting op het bestemmingsplan De Copen wordt de verplaatsing van het bedrijf De Heer Land en Water mogelijk gemaakt. Daarnaast heeft het bedrijf de wens om uit te breiden. De verplaatsing en uitbreiding is getoetst aan het provinciaal beleid. In deze memo worden de bevindingen van deze toetsing weergegeven. Onderstaande tekst zal één op één worden opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.

Artikel 9.7 Instructieregel bestaande stedelijke functies, anders dan wonen

1 - Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen Landelijk gebied kan bestemmingen en regels bevatten die toestaan dat:

- a. percelen voor specifieke stedelijke functies bestemmingen een andere stedelijke functie krijgen, niet zijnde permanente bewoning van een recreatiewoning, kantoor of detailhandel, onder de voorwaarde dat de functiewijziging naar aard en omvang, op basis van een integrale afweging, niet leidt tot vergroting van de locatie en tot een toename van de invloed op de omgeving, dat bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden worden behouden en dat omliggende agrarische bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd;
- b. stedelijke functies worden uitgebreid met maximaal 20% van de bebouwingmogelijkheden onder het vigerende planologisch regime. Van deze maximale uitbreiding kan afgeweken worden mits er sprake is van een economische noodzaak. Ook het bestemmingsvlak kan worden uitgebreid indien er sprake is van een economische noodzaak.

2 - De motivering van een bestemmingsplan bevat een onderbouwing, waaruit blijkt dat aan de genoemde voorwaarden is voldaan.

Artikel 9.8 Instructieregels kernrandzone

1 - Een ruimtelijk besluit voor gronden die indicatief zijn aangewezen als 'Kernrandzone' kan ten behoeve van het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de kernrandzone bestemmingen en regels bevatten die verstedelijking toestaan, mits voldaan is aan de volgende voorwaarden: a. de verstedelijking gaat gepaard met versterking van de ruimtelijke kwaliteit die in een redelijke verhouding staat tot de aard en de omvang van de verstedelijking, tenzij de verstedelijking betrekking heeft op kernrandactiviteiten, en

- a. de verstedelijking is ruimtelijk en landschappelijk goed inpasbaar en wordt in aansluiting op stedelijk gebied gerealiseerd, of in samenhang met overige verstedelijkte structuur, en
- b. tijdige en duurzame realisatie van de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is geborgd, en
- c. d. omliggende functies worden niet onevenredig geschaad.

2 - De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden waar toepassing wordt gegeven aan dit artikel bevat een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt op welk gebied deze toepassing betrekking heeft en dat aan de genoemde voorwaarden is voldaan; de ruimtelijke onderbouwing bevat voorts een beschrijving van de in het plangebied voorkomende ruimtelijke kwaliteit en de wijze waarop met het versterken daarvan is omgegaan. Hierbij wordt aangegeven

hoe de verstedelijking aansluit op de ruimtelijke en landschappelijke structuur. Een beeldkwaliteitsparagraaf maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing.

Toetsing artikel 9.7 en 9.8

De instructieregels in Artikel 9.7 en 9.8 vragen om een verantwoording van de verstedelijking/gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein en de ruimtelijke inpassing daarvan.

Binnen de regio Utrecht West is nog een relatief geringe restcapaciteit aan bedrijventerreinen vastgelegd in bestemmingsplannen, met name in de gemeente De Ronde Venen. In de gemeenten Montfoort, Oudewater en Lopik is nauwelijks restcapaciteit aanwezig.

Binnen de gemeente Lopik is echter sprake van een acute lokale behoefte aan 4 hectare netto terrein. In de regio is verder geen plek voor de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven op De Copen. Daarnaast is het gewenst om de bedrijfslocatie van de Heer land en water te verplaatsen en tevens uit te breiden. De verplaatsing inclusief uitbreiding heeft eveneens een ruimtebeslag van circa 4 hectare. Binnen de gemeente en de regio zijn geen andere geschikte plekken voor de uitbreiding en verplaatsing van bedrijven. De Copen is het regionale terrein en heeft op dit moment nagenoeg geen ruimte meer. Verplaatsing van bedrijven op De Copen naar een ander bedrijventerrein is geen optie. De enige jaren geleden ingezette revitalisering van het bedrijventerrein is nagenoeg afgerond en heeft niet geleid tot ruimtewinst.

Het plangebied voor de uitbreiding van het bedrijventerrein de Copen ligt gedeeltelijk binnen de verstedelijkingscontour (1,2 hectare vrachtwagen parkeerplaats). Daarnaast betreft het de uitbreiding van het bedrijventerrein (4 hectare) zoals opgenomen in het provinciaal programma wonen en werken (zie paragraaf 3.2.3). Ook is in dit plan de verplaatsing van de Heer Land en Water opgenomen, hiervoor is 1,7 hectare gereserveerd. Tot slot omvat dit bestemmingsplan ook de groenstrook aan de westzijde als afhechting / robuuste groene zone tussen het landelijk gebied en bedrijven terrein de Copen. De oppervlakte van de groenstrook is circa 1,1 hectare. De totale oppervlakte van het plangebied voor de Copen komt hiermee uit op 8 hectare. De eerder opgenomen reservering voor een bioraffinage niet in dit plan opgenomen.

De uitbreiding van de Copen wordt op basis van verschillende beleidskaders verantwoord. De vrachtwagenparkeerplaats is gelegen binnen de verstedelijkingscontour en de uitbreiding van de Copen met 4 hectare past binnen de regionale programmering. De huidige locatie van de Heer Land en Water aan de Noordzijdseweg 145a te Polsbroek heeft een omvang van circa 1,2 hectare. De verplaatsing van dit oppervlak is toegestaan op grond van Artikel 9.8 Instructieregel kernrandzone. Blijft er nog 0,5 hectare uitbreiding over die moet worden verantwoord. In onderstaande paragraaf wordt die verantwoording gegeven.

Bedrijfsvoering de Heer Land en Water

Zoals in paragraaf 2.1.2 is beschreven richt de Heer Land en Water haar bedrijfsvoering op de groene buitenruimte en met name op het berm- en water onderhoud. In de hoofdzaak zijn de opdrachtgevers provincies, gemeenten, waterschappen en natuur- en recreatieschappen.

De bedrijfsvoering van de Heer Land en Water is in de afgelopen twee decennia steeds verder uitgebreid. Waar het bedrijf zich oorspronkelijk vooral richtte op loonwerk en groen is het zich ook verder gaan specialiseren in het wateronderhoud en watervoorzieningen. Voor deze activiteiten ontstond een extra ruimtebehoefte ten behoeve van de uitvoering en opslag van werk- en voertuigen. Om deze groei te kunnen accommoderen is in 2009 een stuk grond van circa 0,6 hectare naast het bedrijf aan de Noordzijdseweg in gebruik genomen als werk- en opslagterrein. Op dat moment was er al behoefte en ruimtebeslag van 1,7 hectare. Vanwege het niet kunnen legaliseren van het gebruik van dit terrein zijn destijds gesprekken opgestart met de gemeente Lopik en provincie Utrecht om het bedrijf in zijn geheel te verplaatsen naar de Copen. Mede naar aanleiding van deze gesprekken is in 2013 het illegale gebruik gestaakt. De behoefte voor de ruimte was daarmee niet verdwenen. Hiervoor is een oplossing gezocht door satellietlocaties elders te huren om aan de vraag voor extra

ruimtebeslag te kunnen voldoen. Het gebruik van satellietlocaties is echter verre van efficiënt en leidt tot veel vervoersbewegingen tussen de verschillende locaties.

Uitbreiding

In essentie is er in de huidige situatie dan ook al sprake van een ruimtebeslag van 1,7 hectare, bestaande uit de hoofdlocatie van 1,2 hectare aan de Noordzijdseweg en de 0,5 hectare van de in gebruik genomen satellietlocaties. De satellietlocaties zijn op dit moment nodig voor de bedrijfsvoering, omdat er aan de Noordzijdseweg onvoldoende ruimte beschikbaar is. Om de satellietlocaties te kunnen afstoten is het dan ook noodzakelijk om voldoende ruimte te bestemmen op het bedrijventerrein de Copen. Het huidige bedrijfsmodel is immers gebaseerd op het huidige ruimtegebruik van 1,7 hectare. Er is een direct verband tussen het aantal fte werkzaam bij de Heer Land en Water en het bestaande ruimtebeslag. Het niet bestemmen van de 0,5 hectare in het voorliggende bestemmingsplan zou leiden tot een drastisch snijden in het huidige bedrijfsmodel, dit zou een ingrijpende reorganisatie betekenen met alle gevolgen van dien.

Overigens maakt De Heer Land en Water naast satellietlocaties ook gebruik van projectlocaties. Die laatste zullen op zichzelf blijven bestaan omdat projecten op grote afstand van de bedrijfslocatie worden uitgevoerd. Echter, juist het werken met satellietlocaties van derden op een behoorlijk afstand van de locatie Noordzijdseweg, heeft veel nadelen voor zowel het bedrijf zelf, haar werknemers en de omgeving. Zo is er veel verkeer van en naar de betreffende locaties. Verkeersstromen, die als het bedrijf op één locatie gevestigd is, niet noodzakelijk zijn. Dit voorkomt onder meer kosten voor het bedrijf, overlast voor de omgeving en heeft een lagere milieubelasting tot gevolg. Er zijn dan ook genoeg redenen, naast de bedrijfseconomische, om het bedrijf op één locatie te vestigen. Zo streeft de Heer Land en Water om duurzamer te opereren door het verminderen van energieverbruik en het terugdringen van de CO₂-emissie.

Met andere woorden, het verplaatsen van de Heer Land en Water naar het bedrijventerrein de Copen heeft een direct nut; dit leidt tot een efficiëntere bedrijfsvoering en de satellietlocaties kunnen worden afgestoten. Dit heeft weer indirecte positieve gevolgen voor de omgeving, zoals minder verkeer en een lagere milieubelasting.

De satellietlocaties die als gevolg hiervan niet meer hoeven te worden gehuurd kunnen vervolgens weer in gebruik worden genomen door andere bedrijven die zich graag in de omgeving willen vestigen. Indien gewenst kunnen deze locaties ook anders worden bestemd als blijkt dat de bedrijfsbestemming op die locaties niet meer wenselijk is.

Los van de nut en noodzaak biedt het provinciale beleid ruimte om stedelijke functies één maal per planperiode (10 jaar) met maximaal 20% uit te breiden (artikel 9.7 lid b Omgevingsverordening). Van dit percentage kan worden afgeweken indien er sprake is van een economische noodzaak. Gelet op hetgeen hiervoor is beschreven is er sprake van een economische noodzaak om meer dan 20% uitbreiding toe te staan. De uitbreiding van de oorspronkelijk locatie van 1,2 hectare met 0,5 hectare (huidige satellietlocaties) is noodzakelijk om het bedrijf nu en in de toekomst te laten functioneren. De ruimte hiervoor is aanwezig nabij het huidige bedrijventerrein De Copen.

Kwaliteitsverbetering

Om de verplaatsing en uitbreiding mogelijk te maken kijkt de provincie niet alleen naar nut en noodzaak maar vraagt ook om een kwaliteitsverbetering van de zogenaamde kernrandzone (artikel 9.8 lid 2).

Ter ondersteuning voor het opstellen van een kernrandvisie is een provinciale "Handreiking kwaliteit van kernrandzones" beschikbaar. In deze handreiking is aangegeven dat niet altijd een integrale visie noodzakelijk is: 'Verplaatsing van functies elders: Het kan ook zijn dat niet zozeer de kwaliteit van de kernrandzone zelf om actie vraagt, maar dat elders een ontwikkeling gewenst is. Zo kan de verplaatsing van een bepaalde functie uit de kern naar de kernrandzone ruimte vrijmaken om de kwaliteit binnen de kern te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan een functie die milieutechnisch niet goed combineert met andere functies of die na verplaatsing inbreidingsruimte creëert voor bijvoorbeeld woningbouw.'

Bovenstaande is van toepassing op de ontwikkeling. De ruimtelijke kwaliteit in een lint in het landelijk gebied wordt met de verplaatsing van een hindergevend bedrijf verbeterd. Er worden op en aansluitend aan een bestaand bedrijventerrein, mogelijkheden geboden om functies te realiseren die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de kern Lopik gelet op noodzakelijke werkgelegenheid, maar die zich minder goed verhouden met de woonfunctie. Het gaat daarbij om

bedrijfsfuncties. Deze gewenste kwaliteitsversterking zit niet alleen in de invulling van de achterblijflocaatie maar ook in het verwijderen van een gevoelige functie in de lintbebouwing alsmede de bijbehorende effecten op het gebied van verkeersveiligheid en mobiliteit.

De kwaliteit van de kernrand verbetert bovendien door een nieuwe duurzame landschappelijke inpassing. Voor de ruimtelijke en landschappelijke aansluiting en inpassing van verstedelijking vormt de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen, gebiedskatern groene hart een inspiratiebron. Het plangebied is op de ambitiekaart voor het Groene Hart aangemerkt als 'open waard': een open landschap van weilanden met een strokenverkaveling en goede ontwatering. De open ruimten worden begrensd door lange, vaak dichte bebouwingslinten en parallel lopende, beplante achterkaden. Het landschap heeft een sterke lengterichting, de diepte van de ruimte heeft zijn basis in de cope-ontginning.

Open ruimten worden begrensd door strakke groene randen. De ontwikkeling blijft binnen de oorspronkelijke kavelrichting. De erfbepanting blijft inheems.

In dit geval gaat het om inpassing van bedrijven op en aansluitend aan het bestaande bedrijventerrein. De functiewijziging heeft geen negatieve gevolgen op het omliggende landschap. De bestaande groene inpassing schuift mee en wordt versterkt. Zo wordt de zone breder en ontstaat er ruimte voor het realiseren van natuurvriendelijke oevers.

Tijdige en duurzame realisatie van de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is geborgd omdat de ontwikkelingen planologisch aan elkaar worden gekoppeld en de duurzame instandhouding van de landschappelijke inpassing in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

Omliggende functies worden niet onevenredig geschaad. De milieuzonering wordt daarop afgestemd en het terrein heeft een eigen ontsluiting. Het gebied is geschikt voor bedrijven door de grote afstand tot gevoelige functies.

Conclusie

De verplaatsing en uitbreiding van het bedrijf De Heer Land en Water naar het bedrijventerrein De Copen is mogelijk op grond van het provinciaal beleid. Er is niet alleen sprake van nut (verplaatsing uit een overwegend rustig landelijk gebied) en noodzaak (bedrijfseconomische redenen), maar ook van een stukje kwaliteitsverbetering. Dit geldt zowel voor de vertreklocatie als voor de nieuwe locatie op het bedrijventerrein De Copen.

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 13 5.1.2.e 2022 08:44:37 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: FW: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210
Attachments: Memo verplaatsing 5.1.2.e N210 E82-5.1.2.e -MEMO-22005486_v0.4.pdf

Hi 5.1.2.e

Heb jij dit rapport al kunnen doornemen en kunnen toetsen aan onze gegevens?
Lijkt mij goed om deze week het even samen te bespreken. Wil jij een afspraak inplannen hiervoor?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 09:07

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

CC: '5.1.2.e' <5.1.2.e@naam bedrijf A>; '5.1.2.e' @naam bedrijf A <5.1.2.e@naam bedrijf A>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@movares.nl>; '5.1.2.e' <5.1.2.e@soppegundelach.nl>

Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Goedemorgen 5.1.2.e

Ik heb zojuist je voicemail ingesproken over onderstaande e-mail.
Kan jij aangeven of jij (en je collega's) tijd hebben gehad om bijgevoegde memo door te nemen?
Dit ter voorbereiding van ons overleg van dinsdag 20 september a.s.?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur Stedelijke Mobiliteit

**Movares**
adviseurs & ingenieurs

Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven
M 5.1.2.e • T +31 (0)30 - 265 5555
5.1.2.e @movares.nl • movares.nl
Werkdagen: Ma t/m Vr
Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:31

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@naam bedrijf A>; 5.1.2.e @naam bedrijf A 5.1.2.e <5.1.2.e@movares.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@soppegundelach.nl>

Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Dank voor deze terugkoppeling.
Ik hoor graag wanneer je collega's hier een eerste reactie op kunnen geven.

Ten aanzien van het overleg. Ik ben zelf ook die periode met vakantie (ik begin 12 september weer).

We laten het even aan de organisator van het overleg (Suppe Gundelach in opdracht van Bedrijf A), om te kijken welk moment dan het beste schikt (voor- of na onze vakanties).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Adviseur Stedelijke Mobiliteit



Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven
M 5.1.2.e • T +31 (0)30 - 265 5555
5.1.2.e @movares.nl • movares.nl
Werkdagen: Ma t/m Vr
Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @provincie-utrecht.nl>

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:26

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @movares.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @naam bedrijf A >; 5.1.2.e @naam bedrijf A; 5.1.2.e <5.1.2.e @movares.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @soppegundelach.nl>

Onderwerp: RE: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Beste 5.1.2.e

Dank voor het document. Ik heb deze doorgestuurd naar de afdeling die gespecialiseerd is in deze materie. Ik ben dat zelf namelijk beperkt.

Reactie op beschikbaarheid van capaciteit en wanneer zij hierop kunnen reageren krijg ik nog.

Wat betreft de afspraak met Bedrijf A wordt het een lastige in de periode die je benoemd. Ik ben zelf namelijk vanaf 22 aug. tot di. 13 sept met vakantie. Eerste mogelijkheid voor mij voor een afspraak is in de week van 19 september. Mogelijk kan een collega mij vervangen echter is deze nu op vakantie dus zet dit ook uit.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @movares.nl>

Verzonden: maandag 1 augustus 2022 16:14

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @naam bedrijf A >; 5.1.2.e @naam bedrijf A; 5.1.2.e <5.1.2.e @movares.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @soppegundelach.nl>

Onderwerp: Bedrijf A - Bespreekstuk analyse N210

Hoi 5.1.2.e

Het is een tijdje geleden dat wij elkaar hebben gesproken inzake de verplaatsing van Bedrijf A te plaats bedrijf A naar bedrijvenpark de Copen te Lopik.

In de bijlage is op basis van de reeds ontvangen informatie (dd. 25-04 jl.) een eerste analyse te vinden van de verkeerseffecten van de verplaatsing van Bedrijf A voor de corridor N210.

Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten op basis van mogelijk te hanteren uitgangspunten t.a.v. de verkeersgeneratie.

Bedrijf A is voor eind augustus – begin september een overleg aan het inplannen.

Ik wil jouw al vragen om vooruitlopend op dat overleg, dit document door te nemen en indien nodig te voorzien van een reactie.

Eén van de bespreekpunten gaat namelijk zijn welke uitgangspunten we gaan hanteren voor de finale analyse.

Mocht je vooraf al vragen hebben, dan weet je mij te vinden.

Groet!

5.1.2.e
Adviseur Stedelijke Mobiliteit

**Movares**
adviseurs & ingenieurs

Kennedyplein 101 • 5611 ZS Eindhoven

M 5.1.2.e

5.1.2.e @movares.nl • movares.nl

Werkdagen: Ma t/m Vr

Volg ons op: [LinkedIn](#), [Instagram](#), [Movares Magazine](#)

De informatie in dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Is dit bericht niet voor u bedoeld? Dan vragen wij u om de inhoud niet te gebruiken, maar ons te informeren door het bericht te beantwoorden en daarna te verwijderen. Alvast hartelijk bedankt voor uw hulp.

From: "5.1.2.e"
Sent: Fri, 16 5.1.2.e 2022 14:43:34 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>
Subject: Rapport Goudappel N210 trajectanalyse
Attachments: Rapport 'Trajectanalyse N210' (003098.20190917.R1.04).pdf

Hi 5.1.2.e

Bijgevoegd vind je het rapport van Goudappel. Zij hebben de kruispunten op de trajecten van de N210 geanalyseerd en doorgerekend tot 2030.

Dit ter kennisname en voor gebruik bij de analyse van de kruispunten die van belang zijn voor de ROBA-ontwikkeling in Lopik.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 5.1.2.e

Provincie Utrecht
Eindrapport



Trajectanalyse N210

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Utrecht

Trajectanalyse N210

Datum	26 maart 2020
Kenmerk	003098.20190917.R1.04
Auteur	5.1.2.e, 5.1.2.c, 5.1.2.e

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Utrecht
Titel rapport	Trajectanalyse N210
Kenmerk	003098.20190917.R1.04
Datum publicatie	26 maart 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	5.1.2.e - 5.1.2.e
Projectteam Goudappel Coffeng	5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Projectomschrijving	Verkeerskundige analyse N210
Trefwoorden	N210, kruispuntanalyses, trajectanalyse

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraagstelling en leeswijzer	2
2	Uitgangspunten en werkwijze	3
2.1	Verkeersintensiteiten huidig en toekomst	3
2.2	Solitaire capaciteitsberekeningen	3
2.3	Dynamische modelsimulaties	5
2.4	Scope voor maatregelen	5
3	Resultaten kruispuntanalyse	6
3.1	N210 - Nicolaas van Catsweg - Duiker	6
3.2	N210 - Zijdeweg-zuid	8
3.3	N210 - Vrijheidslaan	10
3.4	N210 - Europasingel	12
3.5	N210 - S.L. van Alterenlaan	14
3.6	Kruispunt Graaf	16
3.7	N210 - Copenweg	18
3.8	N204 - N210	21
3.9	N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg	24
3.10	N210 - Weg der Verenigde Naties	27
3.11	N210 - Parklaan	29
4	Analyse kruispunt Graaf	31
4.1	Oplossingsrichtingen en onderzochte varianten	31
4.2	Ongeregelde (turbo-)rotonde	32
4.3	Ongelijkvloerse kruising zonder uitwisseling	34
4.4	Lopikerweg-oost afgekoppeld van de N210	36
5	Resultaten analyse op trajectniveau	38
5.1	2019 en autonoom 2030H	38
5.2	Korte- en langetermijnmaatregelen	41
6	Conclusies en aanbevelingen	45
6.1	Kruispuntanalyses	45
6.2	Analyse op trajectniveau	46
6.3	Aanbevelingen	47
	Bijlagen	
1	Invoer Wegenscan Lopikerweg-oost - Ingenieur F.E.D. Enschedeweg	
2	Invoer Wegenscan Zuiderparklaan – Zijdeweg-zuid	
3	Schematisch overzicht doorgerekende aanpassingen kruispunt Graaf	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

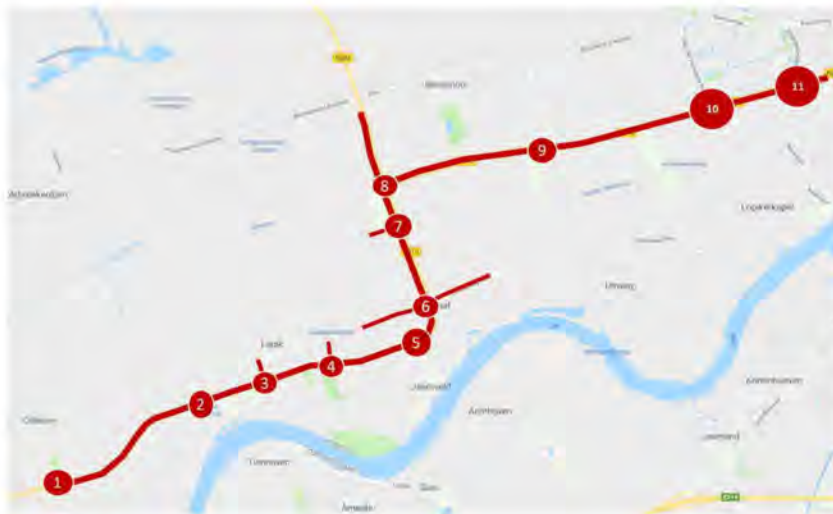
De provinciale weg N210 is een weg in Zuid-Holland en Utrecht, die loopt vanaf de A16 bij de afslag Rotterdam-Centrum door de Krimpener- en Lopikerwaard naar de A2 bij de afslag Nieuwegein. Deze weg heeft een lengte van circa 45 kilometer, waarvan de lengte van het Utrechtse deel 19 kilometer bedraagt.

Deze trajectanalyse richt zich op het gedeelte van de N210 tussen de provinciale grens met Zuid-Holland en het zuidwestelijke deel van IJsselstein. Op dit wegvak bevinden zich een 11-tal kruispunten, bestaande uit voorrangskruispunten, VRI-geregelde kruispunten en rotondes (zie ook figuur 1.1):

1. Nicolaas van Catsweg (voorrangskruispunt);
2. N210 - Zijdeweg-zuid (3-taksvoorrangskruispunt);
3. kruispunt N210 - Vrijheidslaan in Lopik (VRI);
4. kruispunt N210 - Europasingel in Lopik (VRI);
5. N210 - S.L. van Alterenlaan (3-taksvoorrangskruispunt);
6. kruispunt N210 - Lopikerweg-oost bij het buurtschap Graaf (VRI);
7. enkelstrooksrotonde N210 - Copenweg;
8. tweestrooksrotonde N210 - N204;
9. enkelstrooksrotonde N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg (Benschop);
10. tweestrooksrotonde N210 - Weg der Verenigde Naties;
11. tweestrooksrotonde N210 - Parklaan.

Daarnaast bevinden zich over het gehele beschouwde traject van de N210 parallelwegen.

In deze trajectanalyse is onderzocht of en in hoeverre de kruispuntlocaties nu en in de toekomst een probleem (gaan) vormen voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de N210.



Figuur 1.1: Studiegebied

1.2 Vraagstelling en leeswijzer

Vraagstelling

Deze trajectanalyse geeft antwoord op de volgende vragen:

- Beschikken de kruispunten op de N210 over voldoende capaciteit om de verkeersvraag nu en in de toekomst te kunnen verwerken?
- Hoe is de afwikkelingskwaliteit nu en in de toekomst over het gehele traject?
- Welke infrastructurele en/of verkeersregeltechnische maatregelen zijn mogelijk om de verkeersafwikkeling op een acceptabel niveau te krijgen?

Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt eerst beschreven wat is onderzocht en welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd. De resultaten van de solitaire kruispuntanalyses staan beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op kruispunt Graaf. Hoofdstuk 5 beschrijft de resultaten van de verkeerskundige analyse op trajectniveau. Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 6.

2

Uitgangspunten en werkwijze

2.1 Verkeersintensiteiten huidig en toekomst

De kruispuntanalyse is uitgevoerd voor de huidige (2019) en toekomstige situatie (2030). Voor de huidige situatie is gebruik gemaakt van de meest recente telcijfers uit april 2019. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de groei van de verkeersvraag volgens het GUO-projectmodel 3.3 (scenario Laag en Hoog). Voor het opstellen van de toekomstige verkeersintensiteiten is in de basis uitgegaan van de tellingen van de verschillende kruispunten. Vervolgens is hier de modelmatige groei bovenop gezet en gekalibreerd met de afslagpercentages uit de verkeerstellingen.

Gebleden is dat op deze locatie in het Laag-scenario tussen 2015 en 2030 nauwelijks sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten. De groei in het Hoog-scenario tussen 2015 en 2030 bedraagt circa 12%. Om meer inzicht te krijgen in de robuustheid van de onderzochte oplossingen is in aanvulling op het Hoog-scenario een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waarin de verkeersintensiteiten van het Hoog-scenario van 2030 met 10% zijn opgehoogd. Daarmee wordt geanticipeerd op het mogelijk aantrekken van extra verkeer als gevolg van een verbeterde doorstroming door routekeuze-effecten of latente vraag.

2.2 Solitaire capaciteitsberekeningen

De capaciteitsberekeningen voor het VRI-geregelde kruispunt zijn uitgevoerd met behulp van het verkeersregeltechnische rekenprogramma COCON.

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld aan de hand van de berekende cyclustijd op basis van de hiernavolgende classificatie.

beoordeling afwikkeling	cyclustijd viertaks kruispunt (sec)	cyclustijd drietaks kruispunt (sec)
goed	< 90	< 80
redelijk/matig	90-120	80-90
slecht	120-150	90-120
onregelbaar	> 150	> 120

Tabel 2.1: Grenswaarden gemiddelde cyclustijd (sec)

De rotondeberekeningen zijn uitgevoerd met de Meerstrooksrotondeverkenner. Voor de beoordeling van de rotondes wordt gekeken naar de verzadigingsgraad. Daarvoor wordt de volgende classificatie toegepast. Bij berekeningen met de Meerstrooksrotondeverkenner wordt geen rekening gehouden met de eventuele aanwezigheid van overstekend fietsverkeer.

beoordeling afwikkeling	verzadigingsgraad	toelichting
goed	< 0,7	geen problemen met verkeersafwikkeling
redelijk/matig	0,7-0,8	kans op problemen met verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg
slecht	> 0,8	de vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken

Tabel 2.2: Grenswaarden gemiddelde verzadiging rotondes

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op ongeregelde kruispunten wordt vooral bepaald door de verliestijden. Tabel 2.3 geeft een classificatie van de afwikkeling. De grenswaarden zijn door Goudappel Coffeng BV opgesteld op basis van meerdere bronnen, zoals de ASVV (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), de HCM (Highway Capacity Manual) en op basis van eigen onderzoek.

	hoofdrichting		zijrichting	
	motorvoertuigen	fiets/voetganger	motorvoertuigen	fiets/voetganger
goed	0-25 sec	0-10 sec	0-40 sec	0-20 sec
redelijk/matig	25-45 sec	10-20 sec	40-60 sec	20-40 sec
slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 60 sec	> 40 sec

Tabel 2.3: Grenswaarden gemiddelde verliestijd (sec) op voorrangskruispunten en rotondes

2.3 Dynamische modelsimulaties

Om inzicht te verkrijgen in de verkeersafwikkeling op trajectniveau is een analyse uitgevoerd met behulp van een dynamisch verkeersmodel (VISSIM). In een dergelijke analyse wordt rekening gehouden met de onderlinge afhankelijkheid tussen de kruispunten.

2.4 Scope voor maatregelen

Deze studie richt zich op de korte en middellange termijn (tot 2030). De aanbevelingen, die in deze studie voor de korte termijn worden gedaan, kunnen mogelijk worden meegenomen in het eerstvolgend Groot Onderhoud.

Uitgangspunt voor de in deze studie onderzochte maatregelen is dat deze in principe ruimtelijk inpasbaar zijn.

3

Resultaten kruispuntanalyse

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de uitgevoerde kruispuntanalyses beschreven voor alle onderzochte kruispuntlocaties.

3.1 N210 - Nicolaas van Catsweg - Duiker

Het kruispunt N210 - Nicolaas van Catsweg – Duiker is een viertaks voorrangskruispunt, waarbij de oost- en westtak de doorgaande rijrichting van de N210 vormen, de noordtak een verbinding vormt met het dorp Cabauw en de zuidtak de parallelweg ontsluit.



3.1.1 Beoordeling verkeersafwikkeling

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Nicolaas van Catsweg – Duiker staat weergegeven in tabel 3.1. De verkeersafwikkeling voor dit type kruispunt (voorrangskruispunt) is uitgedrukt in verliestijden en maximale wachtrijlengtes per kruispunttak.

jaar	spitsperiode	verkeersafwikkeling	Nicolaas van			
			Catsweg	N210-oost	Duiker	N210-west
2019	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	0	0	5
2019	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	10	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	10	5	0	5
2030L	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	5	0	5
2030L	AS	gem. verliestijd auto (s)	5	10	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	5	0	5
2030H	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	5	0	5
2030H	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	10	0	10
		gem. maximale wachtrij (m)	10	5	0	5

Tabel 3.1: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 – Nicolaas van Catsweg – Duiker

In alle doorgerekende situaties zijn de verliestijden maximaal 10 seconden en bedraagt de wachtrijlengte maximaal 10 meter, hetgeen overeenkomt met maximaal twee voertuigen. Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst probleemloos kan verwerken.

3.1.2 Beoordeling verkeersveiligheid/oversteekbaarheid

Het kruispunt is behalve op verkeersafwikkeling ook beoordeeld op de veiligheid van de vormgeving. Het kruispunt heeft door de locatie te maken met een drukke hoofdrichting (1.100 mvt) en relatief rustige zijrichtingen (90 mvt) met weinig afslaand verkeer.

Op basis van de intensiteiten op de hoofdrichting is een voorrangskruispunt met middengeleider wenselijk. Een middengeleider maakt het voor linksafslaande voertuigen vanuit Cabauw mogelijk om de oversteek naar de N210 in twee keer te maken.

Het middeneiland dat nu aanwezig is, is gedimensioneerd op de linksafstrook voor verkeer vanuit de richting Schoonhoven naar Cabauw, maar is te smal voor voertuigen komende uit de richting van Cabauw om zich halverwege op te stellen.

Om de oversteekbaarheid van verkeer vanuit Cabauw te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden tot een middeneiland, zodat voertuigen zich daar veilig kunnen opstellen. Om het risico van afdekongevallen te beperken (zichtbeperking van verkeer dat halverwege staat op doorgaand verkeer van rechts door verkeer dat op het linksafvak staat) bevelen we aan om de aparte linksafstrook te laten vervallen. Het verbreden van het middeneiland heeft ook een positief effect op de oversteekbaarheid van het fietsverkeer. Het middensteunpunt is nu zo smal dat het voor de overstekende fietser niet aantrekkelijk is om halverwege stil te staan.

Resumé:

- Het kruispunt beschikt over voldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst op een veilige wijze af te wikkelen.
- Om de oversteekbaarheid van verkeer komende vanuit de zijrichtingen te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden en het linksafvak te verwijderen, zodat voertuigen zich veilig halverwege kunnen opstellen en in twee keer kunnen oversteken.

3.2 N210 - Zijdeweg-zuid

Het kruispunt N210 - Zijdeweg-zuid is een drietaks voorrangskruispunt, waarbij de oost- en westtak de doorgaande rijrichting van de N210 vormen, en de zuidtak via de Zijdeweg-zuid een verbinding vormt met de Lekdijk-west.



3.2.1 Beoordeling verkeersafwikkeling

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Zijdeweg-zuid staat weergegeven in tabel 3.2. De verkeersafwikkeling voor dit type kruispunt (voorrangskruispunt) is uitgedrukt in verliestijden en maximale wachtrijlengtes per kruispunttak.

jaar	spitsperiode	verkeersafwikkeling	N210-oost	Zijdeweg-zuid	N210-west
2019	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	0
2019	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	0	0
2030L	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	0
2030L	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	0	0
2030H	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	5	0
2030H	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	0

Tabel 3.2: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Zijdeweg-zuid

In alle doorgerekende situaties zijn de verliestijden maximaal 10 seconden en bedraagt de wachtrijlengte maximaal 10 meter, hetgeen overeenkomt met maximaal twee voertuigen. Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst probleemloos kan verwerken.

3.2.2 Beoordeling verkeersveiligheid/oversteekbaarheid

Het kruispunt is behalve op verkeersafwikkeling ook beoordeeld op de veiligheid van de vormgeving. De vormgeving van dit kruispunt komt in grote lijnen overeen met die van het kruispunt N210 - Nicolaas van Catsweg. Dat geldt ook voor de intensiteit op de hoofdrichting, waarmee ook voor dit kruispunt geldt dat op basis van de intensiteiten op de hoofdrichting een voorrangskruispunt met middengeleider wenselijk is. Het middeneiland dat nu aanwezig is, is gedimensioneerd op de linksafstrook voor verkeer vanuit de richting Graaf, maar is te smal voor voertuigen komende vanaf de Zijdeweg-zuid om zich halverwege op te stellen.

Om de oversteekbaarheid van verkeer vanaf de Zijdeweg-zuid te vergroten, bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden tot een middeneiland, zodat voertuigen zich daar veilig kunnen opstellen. Om het risico van afdekongevallen te beperken (zichtbeperking van verkeer dat halverwege staat op doorgaand verkeer van rechts door verkeer dat op het linksafvak staat) bevelen we aan om de aparte linksafstrook te laten vervallen.

Resumé:

- Het kruispunt beschikt over voldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst op een veilige wijze af te wikkelen.
- Om de oversteekbaarheid van verkeer komende vanuit de zijrichtingen te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden en het linksafvak te verwijderen, zodat voertuigen zich veilig halverwege kunnen opstellen en in twee keer kunnen oversteken.

3.3 N210 - Vrijheidslaan

Het kruispunt N210 - Vrijheidslaan is een met verkeerslichten geregeld viertaks kruispunt. De oostelijke en westelijk tak betreft de hoofdrichting van de N210, de noordtak (Vrijheidslaan) ontsluit het westelijk deel van Lopik en de zuidelijke tak sluit aan op de parallelweg (M.A. Reinaldaweg).



3.3.1 Beoordeling huidige vormgeving als VRI-geregeld kruispunt

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Vrijheidslaan staat weergegeven in tabel 3.3. Uit een analyse van de VRI-data blijkt dat in zowel de ochtend- als avondspits in circa 25% van de cycli voetgangers aanwezig zijn. Op basis daarvan is in de kruispuntberekening de situatie met overstekende voetgangers als maatgevend gehanteerd.

	2019		2030L		2030H		2030H +10%	
	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits
huidige vormgeving	120	100	120	100	130	120		
beide opstelvakken voor rechtdoor op de N210 verdubbelen	75	70	75	70	85	75	95	80

Tabel 3.3: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 – Vrijheidslaan, gemiddelde cyclustijd (sec)

Op basis van de gemiddelde cyclustijd kan geconcludeerd worden dat de huidige vormgeving het verkeersaanbod in de huidige situatie kan verwerken, maar dat er in de maatgevende ochtendspits geen restcapaciteit meer resteert. Wanneer naar de toekomstige situatie wordt gekeken valt te concluderen dat de huidige vormgeving te weinig capaciteit heeft en de verkeersvraag in 2030 niet goed kan verwerken. Doordat de N210 te maken heeft met een duidelijke spitsrichting is het noodzakelijk om beide opstelvakken voor rechtdoor richtingen van de N210 uit te breiden van één naar twee rijstroken. Met deze uitbreiding is de vormgeving robuust en toekomstbestendig.

3.3.2 Beoordeling kruispunt bij toepassing van een rotonde

Aanvullend is dit kruispunt geanalyseerd in een ongeregelde situatie waarin het verkeer met een rotonde wordt afgewikkeld.

Het resultaat van die berekening is weergegeven in tabel 3.4. Daaruit blijkt dat een enkelstrooksrotonde de huidige verkeersvraag (2019) kan verwerken; in de maatgevende avondspits komt de gemiddelde verzadiging uit op 0,63. In deze berekening is geen rekening gehouden met de eventuele aanwezigheid van overstekend fietsverkeer. Daardoor zal de gemiddelde verzadiging in werkelijkheid wat hoger uitvallen, maar naar verwachting nog wel onder de 0,7 blijven, waarbij sprake is van een probleemloze verkeersafwikkeling.

Voor de situatie in 2030 (Hoog) blijft de gemiddelde verzadiging in de maatgevende avondspits nog net onder de 0,7 (0,69). Daarmee is de restcapaciteit beperkt; met 10% extra verkeer komt de gemiddelde verzadiging uit op circa 0,8 hetgeen voor een nog te realiseren rotonde niet robuust is.

Om te zorgen voor een situatie die niet overbelast is, zal de hoofdrichting op de N210 moeten worden uitgebreid naar twee doorgaande rijstroken. De meest geschikte rotondevorm hierbij is de eirotonde. De verzadigingsgraad voor 2030 komt daarmee onder de 0,4 te liggen, zelfs in een situatie met 10% extra verkeer.

Echter wordt het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrookse toe- en afrit in de Richtlijnen Turborotondes (CROW 257) sterk afgeraden in verband met de verkeersonveiligheid.

Uitgaande van een toekomstvaste en verkeersveilige oplossing wordt een rotonde op deze locatie niet aanbevolen.

Jaar	spits- periode	minimale vormgeving		oplossing		
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	VG +10% extra verkeer
2019	OS	1str. rotonde	0,61			
2019	AS	1str. rotonde	0,63			
2030L	OS	1str. rotonde	0,53			
2030L	AS	1str. rotonde	0,60			
2030H	OS	1str. rotonde	0,62	eirotonde	0,29	0,33
2030H	AS	1str. rotonde	0,69	eirotonde	0,33	0,37

Tabel 3.4: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Vrijheidslaan, gemiddelde cyclustijd (sec)

Resumé:

- De restcapaciteit op het kruispunt is in de huidige situatie beperkt en in de toekomst dreigt overbelasting. Aanbevolen wordt om de ontwikkeling van de intensiteiten op dit kruispunt goed in de gaten te houden en op termijn rekening te houden met een capaciteitsuitbreiding, waarbij een extra rijstrook voor rechtdoor op de hoofdrichting wordt toegevoegd
- Een rotonde op deze locatie wordt niet aanbevolen, omdat een enkelstrooksrotonde niet toekomstvast is en een meerstrooksrotonde leidt tot een verkeersveiligheidsconflict met overstekende fietsers.

3.4 N210 - Europasingel

Het kruispunt N210 - Europasingel heeft qua vormgeving veel gelijkenis met het kruispunt N210 - Vrijheidslaan. Net als dat kruispunt betreft het een met verkeerslichten geregeld viertaks kruispunt, waarbij de oostelijke en westelijk tak de hoofdrichting van de N210 betreft en de noordtak (Europasingel) in dit geval het oostelijke deel van Lopik ontsluit. De zuidelijke tak sluit aan op de parallelweg (M.A. Reinaldaweg) en de doorlopende Zuiderparklaan.



3.4.1 Beoordeling huidige vormgeving als VRI-geregeld kruispunt

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Europasingel staat weergegeven in tabel 3.5. Uit de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de overstekende voetgangers een grote impact hebben op de cyclustijd. Net als het westelijk gelegen kruispunt N210 - Vrijheidslaan zijn voetgangers in de spitsperiode frequent aanwezig. Op basis daarvan is in de kruispuntberekening de situatie met overstekende voetgangers als maatgevend gehanteerd.

	2019		2030L		2030H		2030H +10%	
	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits	ochtend-spits	avond-spits
huidige vormgeving	115	100	115	100	125	115		
beide opstelvakken voor rechtdoor op de N210 verdubbelen	75	70	75	70	85	75	85	75

Tabel 3.5: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Europasingel

De huidige vormgeving kan het verkeersaanbod in de huidige situatie op een acceptabele manier verwerken. In de toekomstige 2030 situatie neemt het verkeersaanbod dermate toe dat de huidige vormgeving het verkeer niet goed kan verwerken. Met een cyclustijd van 125 seconden in de maatgevende ochtendspits voldoet de huidige vormgeving niet aan de grenswaarden.

Om de vormgeving robuust en toekomstbestendig te maken is het uitbreiden van de capaciteit van de doorgaande N210 het meest effectief. Doordat de N210 te maken heeft met een duidelijke spitsrichting is het noodzakelijk om beide opstelvakken voor rechtdoor richtingen van de N210 uit te breiden van één naar twee rijstroken. Met deze uitbreiding is de vormgeving robuust en toekomstbestendig.

3.4.2 Beoordeling kruispunt bij toepassing van een rotonde

Aanvullend is ook dit kruispunt geanalyseerd in een ongeregelde situatie waarin het verkeer met een rotonde wordt afgewikkeld.

Het resultaat van die berekening is weergegeven in tabel 3.6. Daaruit blijkt dat een enkelstrooksrotonde de huidige verkeersvraag (2019) kan verwerken; in de maatgevende avondspits komt de gemiddelde verzadiging uit op 0,68. In deze berekening is geen rekening gehouden met de eventuele aanwezigheid van overstekend fietsverkeer. Daardoor zal de gemiddelde verzadiging in werkelijkheid boven de 0,7 uitstijgen. Voor de situatie in 2030 (Hoog) komt de gemiddelde verzadiging in de maatgevende avondspits uit op 0,76 zonder fietsverkeer. Een enkelstrooksrotonde op deze locatie is daarmee geen robuuste oplossing.

Bij het toepassen van een eirotonde daalt de verzadigingsgraad voor 2030 tot maximaal 0,4, zelfs in een situatie met 10% extra verkeer.

Net als bij het kruispunt N210 - Vrijheidslaan geldt ook hier dat het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrooks toe- en afrit sterk wordt afgeraden in verband met de verkeersonveiligheid.

Uitgaande van een toekomstvaste en verkeersveilige oplossing wordt een rotonde op deze locatie daarom niet aanbevolen.

jaar	spits- periode	minimale vormgeving		oplossing		
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	VG +10% extra verkeer
2019	OS	1str. rotonde	0,67			
2019	AS	1str. rotonde	0,68			
2030L	OS	1str. rotonde	0,60			
2030L	AS	1str. rotonde	0,66			
2030H	OS	1str. rotonde	0,68	eirotonde	0,33	0,36
2030H	AS	1str. rotonde	0,76	eirotonde	0,36	0,4

Tabel 3.6: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 – Vrijheidslaan, gemiddelde cyclustijd (sec)

Resumé:

- Het kruispunt beschikt over voldoende capaciteit om het verkeer in de huidige situatie op een veilige wijze af te wikkelen, maar in de toekomst dreigt overbelasting.
- Aanbevolen wordt om de ontwikkeling van de intensiteiten op dit kruispunt goed in de gaten te houden en op termijn rekening te houden met een capaciteitsuitbreiding, waarbij een extra rijstrook voor rechtdoor op de hoofdrichting wordt toegevoegd.
- Een rotonde op deze locatie wordt niet aanbevolen, omdat een ei-rotonde (benodigde vormgeving) leidt tot een verkeersveiligheidsconflict met overstekende fietsers.

3.5 N210 - S.L. van Alterenlaan

Het kruispunt N210 - S.L. van Alterenlaan is een drietaks voorrangskruispunt, waarbij de oost- en westtak de doorgaande rijrichting van de N210 vormen, en de zuidtak via de S.L. van Alterenlaan een verbinding vormt met Jaarsveld.



3.5.1 Beoordeling verkeersafwikkeling

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - S.L. van Alterenlaan staat weergegeven in tabel 3.7. De verkeersafwikkeling voor dit type kruispunt (voorrangskruispunt) is uitgedrukt in verliestijden en maximale wachtrijlengtes per kruispunttak.

jaar	spitsperiode	verkeersafwikkeling	N210-oost	S.L. van Alterenlaan	N210-west
2019	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	0
2019	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	5
2030L	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	0
2030L	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	5
2030H	OS	gem. verliestijd auto (s)	5	5	10
		gem. maximale wachtrij (m)	5	5	0
2030H	AS	gem. verliestijd auto (s)	10	5	5
		gem. maximale wachtrij (m)	0	5	5

Tabel 3.7: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - S.L. van Alterenlaan

In alle doorgerekende situaties zijn de verliestijden maximaal 10 seconden en bedraagt de wachtrijlengte maximaal 10 meter, hetgeen overeenkomt met maximaal twee voertuigen. Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst probleemloos kan verwerken.

3.5.2 Beoordeling verkeersveiligheid/oversteekbaarheid

Het kruispunt is behalve op verkeersafwikkeling ook beoordeeld op de veiligheid van de vormgeving. De vormgeving van dit kruispunt komt in grote lijnen overeen met de twee andere ongeregelde voorrangskruispunten op het beschouwde deel van de N210 (N210 - Nicolaas van Catsweg en N210 - Zijdeweg Zuid). Dat geldt ook voor de intensiteit op de hoofdrichting, waarmee ook voor dit kruispunt geldt dat op basis van de intensiteiten op de hoofdrichting een voorrangskruispunt met middengeleider wenselijk is. Het middeneiland dat nu aanwezig is, is gedimensioneerd op de linksafstrook voor verkeer vanuit de richting Graaf, maar is te smal voor voertuigen komende vanaf de S.L. van Alterenlaan om zich halverwege op te stellen.

Om de oversteekbaarheid van verkeer vanaf de S.L. van Alterenlaan te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden tot een middeneiland, zodat voertuigen zich daar veilig kunnen opstellen. Om het risico van afdekongevallen te beperken (zichtbeperking van verkeer dat halverwege op doorgaand verkeer van rechts staat door verkeer dat op het linksafvak staat) bevelen we aan om de aparte linksafstrook te laten vervallen.

Resumé:

- Het kruispunt beschikt over voldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst op een veilige wijze af te wikkelen.
- Om de oversteekbaarheid van verkeer komende vanuit de zijrichtingen te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden en het linksafvak te verwijderen, zodat voertuigen zich veilig halverwege kunnen opstellen en in twee keer kunnen oversteken.

3.6 Kruispunt Graaf

Op het kruispunt Graaf kruist de gemeentelijke Lopikerweg-oost met de provinciale M.A. Reinaldaweg (N210). De N210 heeft een belangrijke functie voor de regionale ontsluiting van de Lopikerwaard. De Lopikerweg-oost is een veel gebruikte fietsroute tussen Lopik en IJsselstein. Het kruispunt wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie.

3.6.1 Huidige situatie

De huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen

Het resultaat van de uitgevoerde kruispuntanalyse voor de huidige vormgeving van het kruispunt is weergegeven in tabel 3.8.

	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019	150+	150+

Tabel 3.8: Berekende cyclustijden huidige vormgeving kruispunt Graaf

Uit de tabel kan worden afgeleid dat het kruispunt in de huidige situatie, zowel in de ochtend- als in de avondspits zwaar overbelast is (cyclustijd > 150 seconden).

3.6.2 Geoptimaliseerde vormgeving 2030L en 2030H

Aan de hand van kruispuntanalyses is nagegaan welke aanpassingen aan het kruispunt mogelijk zijn om voor de huidige en toekomstige situatie te komen tot een niet-oververzadigde situatie. In bijlage 3 is per variant een schematisch overzicht opgenomen van de doorgerekende aanpassingen.

	2030L		2030H		2030H + 10%	
	ochtend- -spits	avond- spits	ochtend- spits	avond- spits	ochtend- spits	avond- spits
huidige vormgeving	150+	150+	150+	150+		
noordtak elke richting een aparte signaalgroep	150+	150+	150+	150+		
noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep	130	125	140	125		
noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep, minus SG51 (autoverkeer vanaf parallelweg)	130	115	140	125		
huidige vormgeving met fietsers- en voetgangers ongelijkvloers	120	130	140	150+		
extra rijstrook doorgaande richtingen (SG02 en 08) N210	80	80	85	95	90	115
extra rijstrook doorgaande richtingen (SG02 en 08) N210 + met fietsers- en voetgangers ongelijkvloers	75	70	75	85	80	95
extra rijstrook doorgaande richtingen (SG02 en 08) N210 en zonder linksaf van N210 zuid naar Lopikerweg-oost (SG03)	80	80	85	95	90	115

Tabel 3.9: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntaanpassingen

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat alleen door de capaciteit van de beide doorgaande rijrichtingen op de N210 te verruimen (van noord naar zuid en van zuid naar noord) het verkeer goed verwerkt kan worden. Met deze vormgevingsvariant dienen de noord- en zuidtak met twee rijstroken te worden uitgebreid. Dat betekent niet alleen een extra opstelvak voor de doorgaande richting maar ook een extra rijstrook stroomafwaarts van het kruispunt over een lengte van circa 100 meter, om het verkeer weer van twee naar één rijstrook terug te brengen. Wanneer de fietsers- en voetgangers ongelijkvloers onder de N210 worden geleid kan er circa 10 seconden aan gemiddelde cyclustijd gewonnen worden. Het weghalen van de linksafbeweging vanaf de N210-zuid naar de Lopikerweg-oost (SG03) leidt niet tot lagere cyclustijden.

Het uitbreiden van het kruispunt met extra rijstroken op de hoofdrichting is ruimtelijk gezien niet zonder meer mogelijk. De benodigde aanpassingen zijn niet daarmee realiseerbaar als kleinschalige maatregel die eventueel in het kader van het Groot Onderhoud kan worden meegenomen. Er zijn mogelijk grootschalige aanpassingen

noodzakelijk, die ruimtelijk gezien beter in te passen zijn, om het toekomstige verkeersaanbod goed te kunnen verwerken. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op deze grootschalige maatregelen voor kruispunt Graaf.

Resumé:

- Het kruispunt is in de huidige situatie zwaar overbelast, hetgeen in de toekomst zonder ingrijpende maatregelen verder zal verergeren.
- Aanbevolen wordt om na te gaan of capaciteitsuitbreiding van de doorgaande rijrichtingen met het verwijderen van de linksafbeweging vanuit het zuiden ruimtelijk in te passen is.

3.7 N210 - Copenweg

Het kruispunt N210 - Copenweg is momenteel een enkelstrooksrotonde met drie takken. Twee van de drie takken (noord- en zuidtak) betreffen de hoofdrichting op de N210. De derde tak (westtak) geeft toegang tot het bedrijventerrein De Copen.



3.7.1 Kruispunt in huidige vormgeving als rotonde

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Copenweg staat weer-gegeven in tabel 3.10.

Jaar	spitsperiode	huidige vormgeving		oplossing		VG +10% extra verkeer
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	
2019	OS	enkelstrooksrotonde	0,84	eirotonde	0,41	
2019	AS	enkelstrooksrotonde	0,74	eirotonde	0,46	
2030L	OS	enkelstrooksrotonde	0,76	eirotonde	0,37	0,41
2030L	AS	enkelstrooksrotonde	0,70	eirotonde	0,37	0,44
2030H	OS	enkelstrooksrotonde	0,87	eirotonde	0,42	0,47
2030H	AS	enkelstrooksrotonde	0,82	eirotonde	0,55	0,69

Tabel 3.10: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 – Copenweg

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de huidige vormgeving de verkeersvraag zowel in de huidige situatie als in de toekomst niet goed kan verwerken. Om te zorgen voor een situatie die niet overbelast is, zal de hoofdrichting op de N210 moeten worden uitgebreid naar twee doorgaande rijstroken. De meest geschikte rotondevorm hierbij is de eirotonde (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Benodigde vormgeving kruispunt N210 - Copenweg

Het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrookse toe- en afrit wordt in de Richtlijnen Turborotondes (CROW 257) in verband met de verkeersonveiligheid sterk afgeraden. Consequentie van toepassing van een eironde op deze locatie is dat er een alternatief voor het fietsverkeer dient te worden gezocht, door het fietsverkeer om te leiden of door een ongelijkvloerse fietsoversteek realiseren.

3.7.2 Kruispunt Copen geregeld met verkeerslichten

Uit vorenstaande kruispuntanalyse blijkt dat een dubbelstrookse toe- en afrit benodigd is om het verkeer goed te kunnen verwerken. Dit kan voor het overstekende fietsverkeer tot gevaarlijke situaties leiden. Om fietsverkeer op een veilige wijze gelijkvloers over te laten steken is onderzocht met welke geregelde vormgeving het verkeer afgewikkeld zou kunnen worden. Het resultaat van deze kruispuntanalyse is weergegeven in tabel 3.11.

	2030L		2030H		2030H + 10%	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
1 rijstrook per richting	53	72	73	89	80	109
1 rijstrook per richting zonder Langzaam verkeer			49	80	55	100

Tabel 3.11: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntvariant

Uit deze kruispuntanalyse blijkt dat het kruispunt in een compacte vormgeving met verkeerslichten te regelen is, waarbij elke richting over een aparte signaalgroep beschikt. Daarmee blijft de cyclustijd onder de gestelde grens van 90 seconden voor een drietaks kruispunt. Hierbij moet opgemerkt worden dat langzaam verkeer in elke cyclustijd wordt meegerekend en dat de cyclustijd is bepaald aan de hand van de optimale cyclustijdformule. Hierdoor is de cyclustijd voor een worst case-situatie bepaald en zal de cyclustijd in werkelijkheid op straat lager uitvallen.

Voor een verdere toename van de verkeersvraag (+10%) is een vormgeving waarbij elke richting over een aparte signaalgroep beschikt niet robuust. Bij een eventuele ombouw van de rotonde naar een VRI dient daarom rekening te worden gehouden met een toekomstige capaciteitsuitbreiding van de doorgaande rijrichtingen op de N210.



Figuur 3.3: Huidige vormgeving rotonde Copen en schematische signaalgroepindeling

Resumé

- De enkelstrooksrotonde N210 - Copenweg voldoet nu en in de toekomst niet meer aan de gestelde afwikkelingskwaliteit.
- Er zijn twee mogelijkheden om te zorgen voor voldoende afwikkelingskwaliteit:
 - Rotonde ombouwen tot eirotonde en realisatie ongelijkvloerse fietsoversteek of fietsverkeer omleiden.
 - Rotonde ombouwen naar een VRI-geregeld kruispunt, waarmee het veiligheidsprobleem van de combinatie turborotonde met een fietsoversteek wordt voorkomen.

3.8 N204 - N210

3.8.1 Kruispunt in huidige vormgeving als rotonde

Het kruispunt N204 - N210 is momenteel een dubbelstrooksrotonde met drie takken en een concentrische belijning. Twee van de drie takken (noord- en oosttak) betreffen de hoofdrichting op de N210. De derde tak (westtak) sluit aan op de N204.



Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N204 - N210 staat weergegeven in tabel 3.12. De berekende waarden gelden alleen voor de situatie dat er amper fietsers oversteken, hetgeen op deze locatie ook het geval is.

jaar	spitsperiode	huidige vormgeving		oplossing		VG +10% extra verkeer
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	
2019	OS	huidige rotonde	0,92	knierotonde	0,29	
2019	AS	huidige rotonde	0,90	knierotonde	0,42	
2030L	OS	huidige rotonde	0,86	knierotonde	0,28	0,32
2030L	AS	huidige rotonde	0,86	knierotonde	0,40	0,45
2030H	OS	huidige rotonde	0,99	knierotonde	0,33	0,38
2030H	AS	huidige rotonde	0,99	knierotonde	0,46	0,51

Tabel 3.12: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N204 - N210

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de huidige vormgeving de verkeersvraag, zowel in de huidige situatie als in de toekomst (2030), niet goed kan verwerken. Als gevolg van de concentrische belijning op de rotonde zelf wordt de tweede strook op deze dubbelstrooksrotonde niet goed gebruikt en functioneert deze in feite als een enkelstrooksrotonde waardoor de hoofdstroom (van oost naar zuid en vice versa) onvoldoende

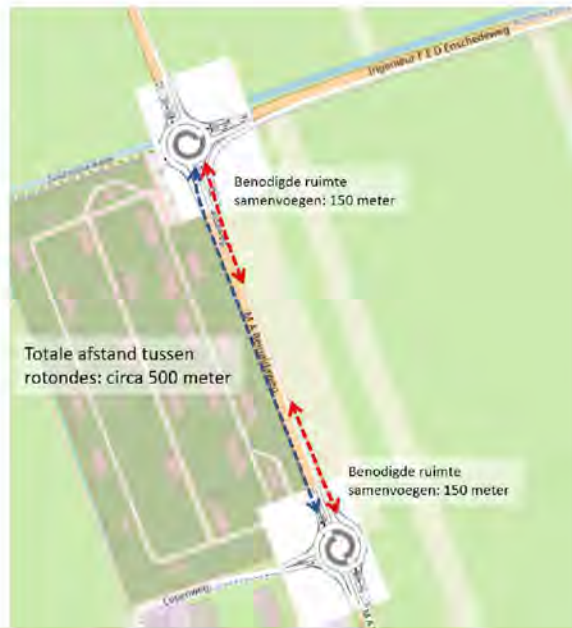
gefaciliteerd wordt. Als de rotonde wordt omgebouwd tot een turborotonde met op de hoofdrichting twee stroken (knierotonde) wordt de hoofdstroom beter gefaciliteerd en daalt de verzadiging tot acceptabele waarden (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4: Benodigde vormgeving kruispunt N204 - N210

Het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrooks toe- en afrit wordt in de Richtlijnen Turborotondes (CROW 257) in verband met de verkeersonveiligheid sterk afgeraden. Consequentie van toepassing van een eirotonde op deze locatie is dat er een alternatief voor het fietsverkeer dient te worden gezocht, door het fietsverkeer om te leiden of door een ongelijkvloerse fietsoversteek realiseren.

Gevolgen voor wegvak tussen kruispunt N204 - N210 en kruispunt Copenweg - N210
Door de aanpassing van een dubbelstrooksrotonde met concentrische belijning tot een turborotonde met op de hoofdrichting twee rijstroken (knierotonde) kan er vanaf de N210 met twee rijstroken de rotonde worden opgereden. Ontwerptechnisch heeft dit als consequentie dat er circa 150 meter voor- en na de rotonde nodig is om het verkeer veilig te laten samenvoegen. De afstand tussen de rotondes Copenweg - N210 en N204 - N210 is circa 500 meter, wanneer ook de rotonde Copenweg wordt aangepast blijft er circa 200 meter over waar de N210 met één rijstrook zou kunnen worden uitgevoerd. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en uniformiteit wordt geadviseerd om het tussenliggende wegvak ook met twee rijstroken uit te voeren.



3.8.2 Kruispunt N204 - N210 geregeld met verkeerslichten

Uit vorenstaande kruispuntanalyse blijkt dat een dubbelstrookse toe- en afrit benodigd is om het verkeer op de doorgaande richting van de N210 goed te kunnen verwerken. Dit kan voor het overstekende fietsverkeer tot gevaarlijke situaties leiden. Om fietsverkeer op een veilige wijze gelijkvloers over te laten steken, is onderzocht met welke geregelde vormgeving het verkeer afgewikkeld zou kunnen worden. Het resultaat van deze kruispuntanalyse is weergegeven in tabel 3.13.

	2030L		2030H		2030H + 10%	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
1 rijstrook per richting	79	62	88	85	105	93
1 rijstrook per richting zonder Langzaam verkeer			56	67	60	83

Tabel 3.13: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntvariant

Uit deze kruispuntanalyse blijkt dat het kruispunt in een compacte vormgeving met verkeerslichten te regelen is, waarbij elke richting over een aparte signaalgroep beschikt. Daarmee blijft de cyclustijd onder de gestelde grens van 90 seconden voor een drietaks kruispunt. Hierbij moet opgemerkt worden dat langzaam verkeer hierbij elke cyclustijd wordt meegerekend, op de zuidtak zal dit naar alle waarschijnlijk zeker niet het geval zijn. Daarnaast is dat de cyclustijd bepaald aan de hand van de optimale cyclustijdformule. Hierdoor is de cyclustijd voor een worst case-situatie bepaald en zal de cyclustijd in werkelijkheid op straat lager uitvallen.

Voor een verdere toename van de verkeersvraag (2030H +10%) is de hiervoor beschreven compacte vormgeving niet robuust. Bij een eventuele ombouw van de rotonde naar een VRI dient daarom rekening te worden gehouden met een toekomstige capaciteitsuitbreiding van de doorgaande rijrichtingen op de N210.



Figuur 3.5: Huidige vormgeving rotonde N204 - N210 en schematische signaalgroepindeling

Gevolgen voor wegvak tussen kruispunt N204 - N210 en kruispunt Copenweg - N210

Als de kruispunten N204 - N210 en kruispunt Copenweg - N210 beiden worden uitgevoerd als (compact) VRI-geregeld kruispunt is er geen aanleiding om het tussenliggende wegvak met een extra rijstrook per rijrichting uit te voeren. Dat is wel het geval op het moment dat op de kruispunten de doorgaande richtingen worden verdubbeld.

3.9 N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg

Het kruispunt N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg is momenteel een enkelstrooks-rotonde met drie takken. Twee van de drie takken (west- en oosttak) betreffen de hoofd-richting op de N210. Op de derde tak (noordtak) haakt de Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg, die de verbinding vormt met Benschop.



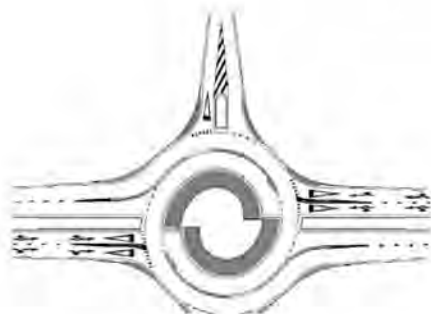
3.9.1 Kruispunt in huidige vormgeving als rotonde

Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg staat weergegeven in tabel 3.14. De berekende waarden gelden alleen voor de situatie dat er amper fietsers oversteken, hetgeen op deze locatie ook het geval is.

jaar	spits- periode	huidige vormgeving		oplossing		
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	VG +10% extra verkeer
2019	OS	enkelstrooksrotonde	0,84	eironde	0,4	
2019	AS	enkelstrooksrotonde	0,86	eironde	0,39	
2030L	OS	enkelstrooksrotonde	0,81	eironde	0,38	0,43
2030L	AS	enkelstrooksrotonde	0,84	eironde	0,39	0,43
2030H	OS	enkelstrooksrotonde	0,90	eironde	0,42	0,47
2030H	AS	enkelstrooksrotonde	0,93	eironde	0,42	0,47

Tabel 3.14: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de huidige vormgeving te weinig capaciteit heeft om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. Door de doorgaande richting op de N210 middels een knierotonde te faciliteren, daalt de gemiddelde verzadigingsgraad tot acceptabele waarden (zie figuur 3.6).



Figuur 3.6: Benodigde vormgeving kruispunt N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg

Het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrooks toe- en afrit wordt in de Richtlijnen Turborotondes (CROW 257) in verband met de verkeersonveiligheid sterk afgeraden. Consequentie van toepassing van een eirotonde op deze locatie is dat er een alternatief voor het fietsverkeer dient te worden gezocht, door het fietsverkeer om te leiden of door een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren.

3.9.2 Rotonde N204 - Ing. F.E.D. van Enschedeweg geregeld met verkeerslichten

Uit vorenstaande kruispuntanalyse blijkt dat een dubbelstrookse toe- en afrit benodigd is om het verkeer op de doorgaande richting van de N210 goed te kunnen verwerken. Dit kan voor het overstekende fietsverkeer tot gevaarlijke situaties leiden. Om fietsverkeer op een veilige wijze gelijkvloers over te laten steken, is onderzocht met welke geregelde vormgeving het verkeer afgewikkeld zou kunnen worden. Het resultaat van deze kruispuntanalyse is weergegeven in tabel 3.15.

	2030L		2030H		2030H + 10%	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
1 rijstrook per richting	71	66	85	81	113	113
1 rijstrook per richting zonder Langzaam verkeer			46	69	50	96

Tabel 3.15: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntvariant

Uit deze kruispuntanalyse blijkt dat het kruispunt in een compacte vormgeving met verkeerslichten te regelen is, waarbij elke richting over een aparte signaalgroep beschikt. Daarmee blijft de cyclustijd onder de gestelde grens van 90 seconden voor een drietaks kruispunt. Hierbij moet opgemerkt worden dat langzaam verkeer hierbij elke cyclustijd wordt meegerekend, op de zuidtak zal dit naar alle waarschijnlijk zeker niet het geval zijn. Daarnaast is dat de cyclustijd bepaald aan de hand van de optimale cyclustijdformule. Hierdoor is de cyclustijd voor een worst case-situatie bepaald en zal de cyclustijd in werkelijkheid op straat lager uit vallen.



Figuur 3.7: Huidige vormgeving rotonde N204 – Ing. F.E.D. van Enschedeweg en schematische signaalgroepindeling

Voor een verdere toename van de verkeersvraag (+10%) is de hiervoor beschreven compacte vormgeving niet robuust. Bij een eventuele ombouw van de rotonde naar een VRI dient daarom rekening te worden gehouden met een toekomstige capaciteitsuitbreiding van de doorgaande rijrichtingen op de N210.

Resumé.

- De enkelstrooksrotonde N210 - Ingenieur F.E.D. van Enschedeweg voldoet nu en in de toekomst niet meer aan de gestelde afwikkelingskwaliteit.
- Er zijn twee mogelijkheden om te zorgen voor voldoende afwikkelingskwaliteit:
 - Ronde ombouwen tot knieronde en realisatie ongelijkvloerse fietsoversteek of fietsverkeer omleiden.
 - Ronde ombouwen naar een VRI-geregeld kruispunt, waarmee het veiligheidsprobleem van de combinatie turboronde met een fietsoversteek wordt voorkomen.

3.10 N210 - Weg der Verenigde Naties

Het kruispunt N210 - Weg der Verenigde Naties is vormgegeven als een drietaks-meerstrooksrotonde, waarbij op de hoofdrichting van de N210, van oost naar west en vice versa, twee rijstroken beschikbaar zijn. De derde tak aan de noordtak is enkelstrooks en geeft toegang tot IJsselstein. Het betreft hier een meerstrooksrotonde met concentrische belijning. Bij dit soort rotondes worden voertuigen niet automatisch via de belijning over de rotonde geleid, zoals dat het geval is bij een turboronde. Vanwege de onzekerheid over het wel of niet afslaan van voertuigen op de buitenste rijstrook van de rotonde wordt de binnenste rijstrook veelal onderbenut.



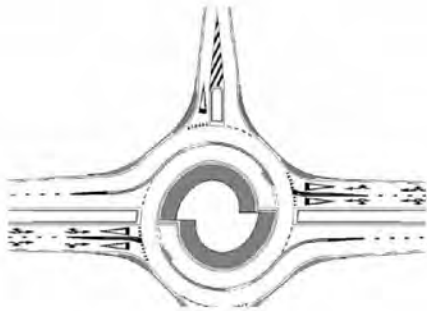
Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Weg der Verenigde Naties staat weergegeven in tabel 3.16.

jaar	spits- periode	huidige vormgeving		oplossing		VG +10% extra verkeer
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	
2019	OS	huidige rotonde	0,63	eironde	0,40	0,44
2019	AS	huidige rotonde	0,72	eironde	0,43	0,47
2030L	OS	huidige rotonde	0,57	eironde	0,36	0,40
2030L	AS	huidige rotonde	0,66	eironde	0,40	0,45
2030H	OS	huidige rotonde	0,59	eironde	0,35	0,39
2030H	AS	huidige rotonde	0,73	eironde	0,43	0,48

Tabel 3.16: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Weg der Verenigde Naties

Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat de rotonde in zijn huidige vorm het verkeer nu en in de toekomst redelijk kan verwerken. De verzadigingsgraden liggen net boven de 0,7, hiermee heeft de huidige vormgeving echter weinig restcapaciteit. De huidige vormgeving met concentrische belijning is echter verkeersonveilig en wordt in een nieuwe situatie niet meer toegepast.

Door de doorgaande richting op de N210 middels de juiste belijning als een knierotonde te faciliteren, daalt de gemiddelde verzadigingsgraad tot acceptabele waarden en kan het verkeersaanbod goed en verkeersveilig afgewikkeld worden (zie figuur 3.8).



Figuur 3.8: Benodigde vormgeving kruispunt N210 - Weg der Verenigde Naties

Resumé:

- De restcapaciteit van de rotonde N210 - Weg der Verenigde Naties beschikt over weinig restcapaciteit, waardoor overbelasting dreigt.
- Aanbevolen wordt om de huidige dubbelstrookrotonde met concentrische belijning om te bouwen tot een ei-rotonde (met spiraalvormige belijning).

3.11 N210 - Parklaan

Het kruispunt N210 - Parklaan is vormgegeven als een drietaks meerstrooksrotonde, waarbij op de hoofdrichting van de N210, van oost naar west en vice versa, twee rijstroken beschikbaar zijn. De derde tak aan de noordtak is enkelstrooks en geeft toegang tot IJsselstein. Net als bij de rotonde met de Weg der Verenigde Naties betreft het hier een meerstrooksrotonde met concentrische belijning, waarvan de capaciteit veelal lager is dan die van een rotonde met turboachtige belijning.



Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Parklaan staat weergegeven in tabel 3.17.

Jaar	spits- periode	huidige vormgeving		oplossing		VG +10% extra verkeer
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	
2019	OS	huidige rotonde	0,71	eironde	0,44	0,50
2019	AS	huidige rotonde	0,79	eironde	0,57	0,73
2030L	OS	huidige rotonde	0,64	eironde	0,39	0,44
2030L	AS	huidige rotonde	0,81	eironde	0,46	0,58
2030H	OS	huidige rotonde	0,66	eironde	0,41	0,46
2030H	AS	huidige rotonde	0,87	eironde	0,57	0,73

Tabel 3.17: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 - Weg der Verenigde Naties

Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat de rotonde in zijn huidige vorm het verkeer nu op een redelijke manier kan verwerken, in de toekomst zal de verzadiging toenemen en wordt de verkeersafwikkeling onacceptabel. De verzadigingsgraad komt in de maatgevende avondspits boven de grens van 0,8 uit.

Door de doorgaande richting op de N210 middels de juiste belijning als een knierotonde te faciliteren, daalt de gemiddelde verzadigingsgraad tot acceptabele waarden en kan het verkeersaanbod goed en verkeersveilig afgewikkeld worden (zie figuur 3.9).



Figuur 3.9: Benodigde vormgeving kruispunt N210 - Parklaan

Resumé:

- De restcapaciteit van de rotonde N210 - Weg der Verenigde Naties beschikt in de huidige situatie over weinig restcapaciteit; in de toekomst is sprake van overbelasting.
- Aanbevolen wordt om de huidige dubbelstrookrotonde met concentrische belijning om te bouwen tot een ei-rotonde (met spiraalvormige belijning).

4

Analyse kruispunt Graaf

4.1 Oplossingsrichtingen en onderzochte varianten

In dit onderzoek is onderscheid gemaakt tussen korte- en langetermijnoplossingen voor het kruispunt. De kortetermijnmaatregelen hebben het karakter van Quick Wins (relatief eenvoudig op de korte termijn te realiseren met een hoge kosteneffectiviteit). Zij zijn gericht op het optimaliseren van de huidige kruispuntvorm. Bij de langetermijnmaatregelen wordt op voorhand geen rekening gehouden met fysieke ruimtelijke beperkingen.



In paragraaf 3.6 is het eerste deel van de verkeerskundige analyse van dit kruispunt uitgevoerd. Geconstateerd is dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst niet kan verwerken. Daarnaast is gebleken dat het niet zonder meer mogelijk is om kruispunt Graaf met relatief kleinschalige (korte termijn)