



Provincie Utrecht  
T.a.v Gedeputeerden Staten  
Postbus 80300 Utrecht

c.c. Statengriffie en Secretariaat CvdK

Datum Lekkerkerk 11 oktober 2024

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht  
T.a.v. de heer van Schie, gedeputeerde Mobiliteit en Economie

Geachte heer van Schie,

In aansluiting op onze brief van d.d. 3 oktober 2024 willen wij nog graag het volgende onder uw aandacht brengen.

De provinciale weg N210 is de belangrijkste verkeersader door de Krimpenerwaard en de Lopikerwaard en voert zowel door de provincie Utrecht als Zuid-Holland.

In deze brief vragen wij klemmend uw aandacht voor het weggedeelte N204 tot en met de Nicolaas van Catsweg.

Verkeerscijfers uit 2022 laten zien dat hier sprake is van gemiddeld 16220 verkeersbewegingen per etmaal op een werkdag. Hiervan zijn 11280 verkeersbewegingen transitverkeer op dit weggedeelte.

De provincie Utrecht gaat op korte termijn en langere termijn onderhoud en aanpassingen aan onder andere dit weggedeelte uitvoeren. De aanpassingen zijn voor een groot deel gebaseerd op de aanbevelingen uit het rapport “ Trajectanalyse N210” van Goudappel Coffeng uit 2020.

Dit rapport is een zeer goede integrale benadering om het volgende te creëren:

- Een volgens de geldende normen goede doorstroming voor zowel transitverkeer (70% van de gebruikers) als het lokale verkeer.
- Een volgens de geldende normen veilig weggedeelte voor zowel transitverkeer (70% van de gebruikers) als het lokale verkeer
- Een toekomstbestendigheid van deze oplossingen tot 2030

Om bovengenoemde te bereiken concretiseert u een groot deel van de aanbevelingen op een zeer korte termijn en bent u nu plannen aan het ontwikkelen voor de middellange termijn.

*U wijkt echter ook op sommige essentiële punten af van de aanbevelingen waardoor de doorstroming voor het transitverkeer (70% van de weggebruikers) niet meer aan de geldende normen voldoet en daardoor ook verslechtert ten op zichte van de huidige slechte situatie.*

Hieronder volgt een opsomming:

### 1. Het is nu al 2030H

Het rapport gaat voor het 2030H scenario uit van een toename van de verkeersintensiteiten 12% en nog eens 10% ten op zichte van 2015. In de afgelopen 9 jaar (2015-2024) is de verkeersintensiteit al verder toegenomen dan de genoemde groei van 12% +10%. Zie hieronder beelden uit het rapport van de verkeersafwikkeling in de ochtend en avondspits van 2019 en een projectie van 2030 in het hoog scenario.



Figuur 5.1: Verkeersafwikkeling 2019, ochtendspits



Figuur 5.2: Verkeersafwikkeling 2030H, ochtendspits

Deze situatie is al in 2024 bereikt

### Verkeersafwikkeling avond spits 2019 en 2030H



Figuur 5.3: Verkeersafwikkeling 2019, avondspits



Figuur 5.4: Verkeersafwikkeling 2030H, avondspits

Deze situatie is al in 2024 bereikt

De beelden van de verkeersafwikkeling 2030 hoog scenario zijn nu echter al de realiteit geworden getuige de dagelijkse congestie op werkdagen die nu al exact overeenkomen met 2030H.

*In het hele rapport van Goudappel Coffeng moet u 2030H zien als 2024. Tegen dit licht is een groot deel van de aanbevelingen uit het rapport niet of slechts een paar jaar toekomstbestendig en zeker niet tot 2030 en al helemaal niet tot de door u gestelde 2040*

### 2. Extra ontsluiting van de Zijdedweg op de N210

Deze extra ontsluiting op de N210 is geen aanbeveling uit het rapport en zal tot een vertraging van de afwikkeling van het transitverkeer (70% van de weggebruikers) leiden.

### 3. Snelheid N210 op diverse delen terugbrengen naar 60km/u

Deze snelheidsreductie op diverse delen van de N210 is ook geen aanbeveling uit het rapport en zal tot een vertraging van de afwikkeling van het transitverkeer (70% van de weggebruikers) leiden.

### 4. Landbouwvoertuigen toelaten op de N210

Het toelaten van landbouwvoertuigen op de N210 is ook geen aanbeveling uit het rapport en zal tot een vertraging van de afwikkeling van het transitverkeer (70% van de weggebruikers) leiden

### 5. Kruispunt de Graaf wordt een verplaatste gelijkvloerse kruising met uitwisseling en met fietsers en voetgangers gelijkvloers.

In het rapport is deze situatie doorgerekend en zou in 2030H (lees 2024) maar net aan de norm van een cyclustijd van 115 voldoen. Uit het rapport blijkt dat deze oplossing onvoldoende toekomstbestendig is voor de 2023H situatie. Omdat wij al in de 2030H situatie belandt zijn voldoet deze oplossing direct al niet maar aan de doorstromingseisen die ervoor staan. Zie hiervoor ook een overzicht van de cyclustijden.

	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 S651 (autoverkeer vanaf parallelweg)	130	125	140	125		
huidige vormgeving met fietsers- en voetgangers ongelijkvloers	120	140	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

Gekozen ontwikkeling richting

Cyclustijden na aanpassingen en verkeers intensiteit 2024

Tabel 3.9: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuantaanpassingen

Uit bovenstaande tabel valt op te maken dat ondanks de voorgestelde verplaatsing en reconstructie van kruispunt de Graaf dit niet de verwachte toekomstbestendigheid geeft. Na reconstructie zit dit kruispunt direct aan z'n limiet voor wat betreft de cyclustijd in de avondspits.

In het rapport wordt geadviseerd om te kiezen voor een reconstructie naar een ongelijkvloerse kruising zonder uitwisseling. Oftewel een verdiepte of verhoogde N210 met afgekoppelde Lopikerweg oost. Met deze oplossingsrichting is sprake van een toekomstbestendige maximale doorstroming van de N210.

### 6. Participatieproces zonder de grootste weggebruiker te laten participeren is geen participatie.

U geeft zelf op uw site het volgende aan:

#### Participatie: denk en kijk mee

Bij het onderzoek naar de beste wegaanpassingen wil de provincie graag weten hoe de weg gebruikt en ervaren wordt door bewoners en weggebruikers, ondernemers en belangengroepen. Ook laten we de omgeving meedenken en meekijken op onze plannen. Op deze pagina vindt u de middelen die we daarvoor inzetten.

<https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/onderzoek-n210-lopik-oost#Participatie-denk-kijk-mee>

Wij zijn een groot voorstander van participatie. Echter bij dit proces hebben 70% van de weggebruikers van genoemd wegvak geen participatie gehad. U heeft ook geen moeite genomen om deze groep te bereiken. Hier is dus sprake van een zeer eenzijdige participatie waardoor de belangen van de grootste groep weggebruikers ernstig geschaad worden. Dit is ook terug te vinden in de reconstructies die u op de korte en lange termijn van plan bent uit te voeren welke zich niet of onvoldoende richten op de verbeterde doorstroming van de N210 voor 70% van de weggebruikers (transitverkeer).

Ons probleem is dat een groot deel van de reconstructies die binnenkort uitgevoerd gaat worden, de doorstroming van het transitverkeer al aanzienlijk zullen verslechteren. Dus eigenlijk zou het beter zijn om de uitvoering van de reconstructie op te schorten zodat er opnieuw naar de plannen gekeken kan worden maar dan vanuit het oogpunt van toekomstbestendige oplossingen voor het transitverkeer. Tevens is er dan meer tijd om een goed alternatief voor de 4 weken afsluiting te bedenken.

Wij doen langs deze weg nogmaals een dringend beroep op u de reconstructie van de N210 te heroverwegen en in overleg te treden met 70 % van de weggebruikers om te zoeken naar een toekomstbestendige oplossing voor de doorstroming op deze voor zowel de inwoners van de Krimpenerwaard en Lopikerwaard.

Met hartelijke groet,



Voorzitter Ondernemerskring Krimpenerwaard