

Bijlage IV

Verkeersonderzoek

Aan	LBP Sight B.V.
Datum	17 februari 2022
Auteur	Danny van Beusekom
Onderwerp	Verkeerstoets plan Nozema
Kenmerk	008111.20210125.N1.09
Pagina	1/14

1. Inleiding

Op het perceel Biezendijk 3 in Lopikerkapel staan diverse gebouwen, die sinds 2011 leeg staan. Tot 2011 waren de gebouwen in gebruik door de Nederlandse Zender Maatschappij (Nozema) en KPN. De eigenaar van de gebouwen wil zakelijke en culturele activiteiten aanbieden, wat het bestemmingsplan niet mogelijk maakt.

Op 23 april 2020 heeft de gemeente Lopik een beslissing op aanvraag omgevingsvergunning genomen. Dit besluit is van toepassing voor maximaal 7 jaar. Het besluit maakt het mogelijk om de volgende (tijdelijke) activiteiten toe te passen:

- Hoofdbouw: monumentaal pand voor zakelijke en culturele bijeenkomsten (maximaal 250 personen).
- Kantoorvleugels: circa 1.700 m² bvo ten behoeve van kleinschalige kantoorfuncties en creatieve activiteiten.
- Bunker: culturele voorzieningen + leisure voor kleine groepen (ateliers en maakindustrie).
- Overig (buiten-)terrein: culturele en educatieve functies.

De komende tijd wordt een plan voor een meer definitieve planuitwerking voorbereid.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het nodig om voldoende parkeerplaatsen aan te bieden op eigen terrein. Tevens mag de ontwikkeling niet leiden tot een onveilige verkeersdruk op de omliggende wegen. Voor het laatste aspect is het gewenst een onderzoek uit te voeren naar de capaciteit van de omliggende wegen en de verwachte verkeersdruk. LBP Sight B.V. heeft Goudappel B.V. opdracht gegeven dit uit te werken.

2. Verkeersgeneratie

Op basis van een prognose van de aantallen zakelijke en niet-zakelijk bezoekers wordt de parkeerbehoefte ingeschat op 380 parkeerplaatsen, waarbij het uitgangspunt is dat de gehele parkeerbehoefte op eigen terrein wordt geacommodeerd. Op drukke dagen leidt dit tot 1.000 motorvoertuigbewegingen (500 richting en 500 vanaf het zendstation).

Het terrein ligt buiten de bebouwde kom en is beperkt toegankelijk per openbaar vervoer (1x per uur een buurtbus). De verwachting is daarom dat de meeste bezoekers per auto zullen komen.

Overdag komen er maximaal 380 zakelijke bezoekers, waardoor er maximaal 760 ritten plaatsvinden. 's Avonds kunnen er daarenboven nog culturele evenementen (of vergelijkbaar) plaatsvinden, met maximaal 250 gasten. Dit brengt op een gemiddelde dag circa 240 ritten met zich mee (ervan uitgaande dat in de avondperiode een hogere gemiddelde autobezetting is in verband met een andere doelgroep), waarmee het aantal ritten op de meest drukke dagen in het jaar op afgerond 1.000 uitkomt.

Opgemerkt moet worden dat er in de huidige situatie sprake is van 250 overwegend zakelijke bezoekers, hetgeen overeenkomt met 500 ritten per dag. Dit levert qua parkeren en verkeersafwikkeling geen problemen op. De toename zal dus 500 ritten per dag bedragen.

Tevens is een prognose van het aantal verkeersbewegingen per drukste spitsuur bepaald. Voor het drukste ochtendspitsuur in IJsselstein en omgeving (7.30 – 8.30 uur) is het uitgangspunt dat 40% van de bezoekers aankomen (de andere 60% van de bezoekers komen tussen 8.30 uur en 9.30 uur). Het aantal aankomende auto's in het drukste ochtendspitsuur is daarmee:

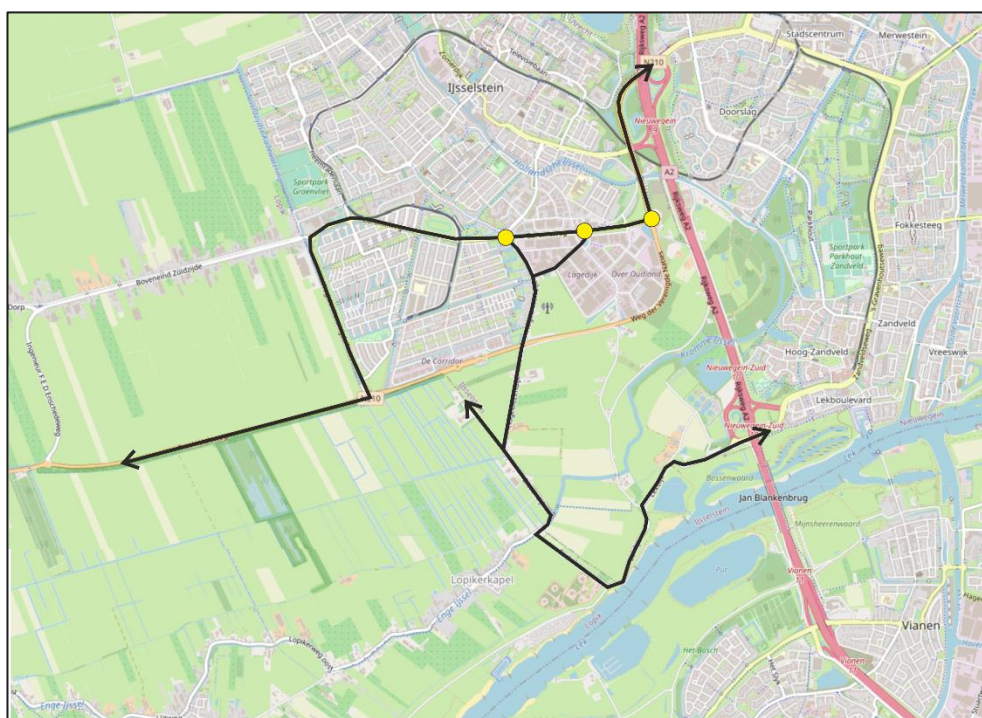
- $500 \text{ ritten} \times 40\% = 200 \text{ aankomende auto's}$.

Voor het drukste avondspitsuur in IJsselstein en omgeving (16.30 – 17.30 uur) is de aanname dat 60% van de autobezoekers vertrekt. Het aantal vertrekkende auto's is daarmee:

- $500 \text{ ritten} \times 60\% = 300 \text{ vertrekkende auto's}$.

De verwachting is dat het verkeer zich vanaf de A2 verdeelt over de volgende routes (zie figuur 2.1):

- A2 – N210 – Baronieweg – Hogebiezendijk – Nozema (v.v.);
- A2 – Lekdijk – Radiolaan – Biezendijk – Nozema (v.v.);
- N210 – Baronieweg – Hogebiezendijk – Nozema (v.v.).



Figuur 2.1: Routes (ondergrond: Openstreetmap)

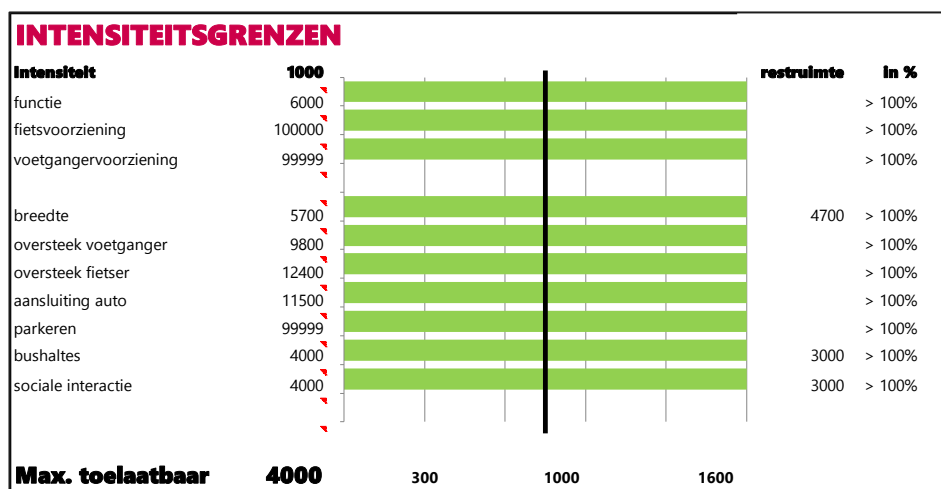
3. Hogebiezendijk

De Hogebiezendijk heeft een breedte van 5,2 meter. De verkeersdruk is 1.000 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (prognosejaar 2030, verkeersmodel VRU 3.4). Het betreft een weg buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 60 km/h. Fietzers en gemotoriseerd verkeer hebben een eigen rijbaan. Voetgangers maken gebruik van het fietspad. Via de Hogebiezendijk rijdt een buurtbus. De frequentie is laag (1x per uur) en de dienstverlening is alleen tijdens kantooruren. Met de Wegenscan van Goudappel B.V. is een analyse uitgevoerd naar het maximaal aantal motorvoertuigbewegingen (de capaciteit van de weg). De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 3.1. De uitvoer is weergegeven in figuur 3.2.

Uit de analyse blijkt dat tot 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op de Hogebiezendijk. De huidige verkeersdruk is 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de toekomst groeit dit tot 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. **Vanuit de verkeersveiligheid op het wegvak bezien is een verdere groei van de activiteiten mogelijk: de restcapaciteit is 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal na realisatie van het plan.**

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5,2
ligging	buiten de kom	fietsvoorzieningen	fietspad 2ri
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	op fietspad
gewenste oversteekwaliteit?	redelijk	parkeervakken zijde 1	geen
parkeervisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1000	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	1000	banden en zijmarkering	markering
snelheid (v85) (km/u)	60	bushaltes	op de rijbaan
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	2
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	0

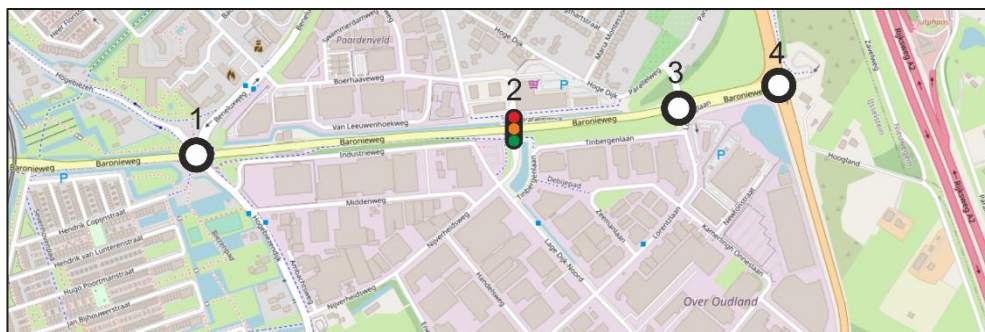
Figuur 3.1: Invoer Wegenscan Hogebiezendijk



Figuur 3.2: Uitvoer Wegenscan Hogebiezendijk

De vraag is of in IJsselstein er met het extra verkeer sprake is van een acceptabele doorstroming. Het verkeer van/naar het zendstation rijdt via de kruispunten (zie figuur 3.3):

1. 'Hogebiezen – Beneluxweg – Baronieweg – Hogebiezendijk';
2. 'Baronieweg – Nijverheidsweg';
3. 'Baronieweg – Lorentzlaan – Parallelweg';
4. 'Baronieweg – Weg der Verenigde Naties'.



Figuur 3.3: Kruispunten (ondergrond: Openstreetmap)

Voor de rotonde 'Hogebiezen – Beneluxweg – Baronieweg – Hogebiezendijk' is met behulp van de Kruispuntwijzer een kruispuntberekening uitgevoerd voor de referentie- en planvariant voor zowel het drukste ochtend- en avondspitsuur. Voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt 'Baronieweg – Nijverheidsweg – Boerhaaveweg' is een kruispuntberekening uitgevoerd voor dezelfde varianten met OMNI-X.

De verkeersintensiteiten voor het auto- en vrachtautoverkeer zijn afkomstig van het regionale verkeersmodel VRU 3.4 voor het prognosejaar 2030.

De uitgangspunten voor de verdeling van het extra verkeer zijn als volgt:

- ochtendspitsuur:
 - 100 motorvoertuigen via Baronieweg – Nijverheidsweg – Hogebiezendijk;
 - 100 motorvoertuigen via Baronieweg – Willem van Oranjeplein – Hogebiezendijk.
- avondspitsuur:
 - 150 motorvoertuigen via Hogebiezendijk – Nijverheidsweg – Baronieweg;
 - 150 motorvoertuigen via Hogebiezendijk – Willem van Oranjeplein – Baronieweg.

De uitkomsten van de kruispuntberekeningen zijn weergegeven in tabel 3.1 tot en met 3.4. Uit de berekeningen blijkt dat het planeffect beperkt is.

Voor het kruispunt 'Hogebiezen – Beneluxweg – Baronieweg – Hogebiezendijk' (zie tabel 3.1) blijft de verhouding tussen (verkeers-)intensiteit en capaciteit in alle varianten onder 80%. Er is daarmee sprake van een acceptabele doorstroming in zowel de referentie- als planvariant.

		verhouding tussen intensiteit en capaciteit	vertraging (seconden)
referentievariant	ochtendspitsuur	55%	9
referentievariant	avondspitsuur	48%	8
planvariant	ochtendspitsuur	58%	10
planvariant	avondspitsuur	50%	9

Tabel 3.1: Uitkomst kruispuntberekening 'Hogebiezen – Beneluxweg – Baronieweg – Hogebiezendijk' (Willem van Oranjeplein)

Voor het kruispunt 'Baronieweg – Nijverheidsweg – Boerhaaveweg' (zie tabel 3.2) geldt de cyclustijd als toetscriterium. De cyclustijd is de tijd die nodig is om alle richtingen op het kruispunt één keer groen te geven. De maximale gewenste cyclustijd is 120 seconden. Uit tabel 3.2 blijkt dat de cyclustijden onder deze grens blijven. Er is daarmee sprake van een acceptabele doorstroming in zowel de referentie- als planvariant.

		cyclustijd (sec)
referentievariant	ochtendspitsuur	76
planvariant	avondspitsuur	82
referentievariant	ochtendspitsuur	78
planvariant	avondspitsuur	82

Tabel 3.2: Uitkomst kruispuntberekening 'Baronieweg – Nijverheidsweg – Boerhaaveweg'

Voor het kruispunt 'Baronieweg – Lorentzlaan – Parallelweg' (zie tabel 3.3) blijft de verhouding tussen (verkeers-)intensiteit en capaciteit in alle varianten onder 80%. Er is daarmee sprake van een acceptabele doorstroming in zowel de referentie- als planvariant.

		verhouding tussen intensiteit en capaciteit	vertraging (seconden)
referentievariant	ochtendspitsuur	54%	7
referentievariant	avondspitsuur	51%	7
planvariant	ochtendspitsuur	64%	9
planvariant	avondspitsuur	60%	8

Tabel 3.3: Uitkomst kruispuntberekening 'Baronieweg - Lorentzlaan – Parallelweg'

Voor het kruispunt 'Baronieweg – Weg der Verenigde Naties' (zie tabel 3.4) blijft de verhouding tussen (verkeers-)intensiteit en capaciteit in alle varianten onder 80%. Er is daarmee sprake van een acceptabele doorstroming in zowel de referentie- als planvariant.

		verhouding tussen intensiteit en capaciteit	vertraging (seconden)
referentievariant	ochtendspitsuur	51%	4
referentievariant	avondspitsuur	56%	4
planvariant	ochtendspitsuur	53%	4
planvariant	avondspitsuur	66%	8

Tabel 3.4: Uitkomst kruispuntberekening 'Baronieweg – Weg der Verenigde Naties'

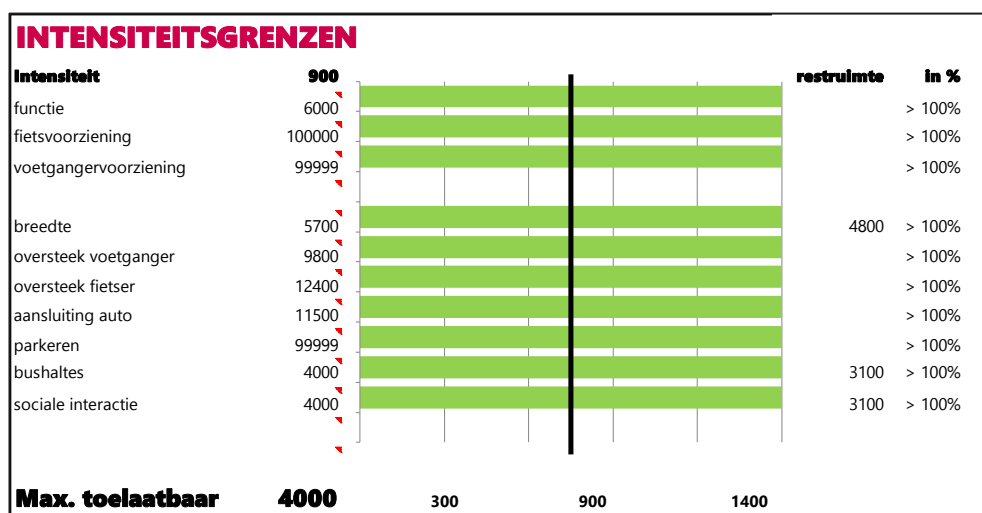
4. Biezendijk

De Biezendijk heeft een breedte van 5,2 meter. De verkeersdruk is 900 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (prognosejaar 2030, verkeersmodel VRU 3.4). Het betreft een weg buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 60 km/h. Fietzers en gemotoriseerd verkeer hebben een eigen rijbaan. Voetgangers maken gebruik van het fietspad. Met de Wegenscan van Goudappel B.V. is een analyse uitgevoerd naar het maximaal aantal motorvoertuigbewegingen (de capaciteit van de weg). De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 4.1. De uitvoer is weergegeven in figuur 4.2.

Uit de analyse blijkt dat er een restcapaciteit is van 500 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Tot 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op de Biezendijk. Het is dus mogelijk een deel van het huidige verkeer van/naar Nozema af te wikkelen via de Biezendijk. Dit is echter in principe niet wenselijk, gezien de zeer beperkte capaciteit van de de Radiolaan en Lekdijk.

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5,2
ligging	buiten de kom	fietsvoorzieningen	fietspad 2ri
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	op fietspad
gewenste oversteekwaliteit?	redelijk	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	900	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	1000	banden en zijmarkering	markering
snelheid (v85) (km/u)	60	bushaltes op de rijbaan	
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	2
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	0

Figuur 4.1: Invoer Wegenscan Biezendijk



Figuur 4.2: Uitvoer Wegenscan Biezendijk

5. Radiolaan

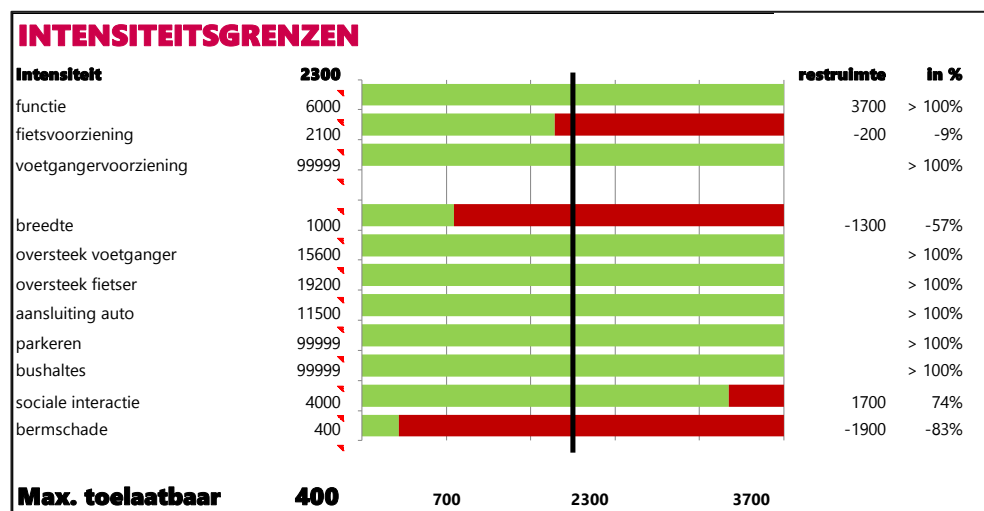
De Radiolaan heeft een breedte van 3,6 meter en ligt in het verlengde van de Biezendijk (richting de A2). Dit is een smalle weg (1 auto kan 1 tegemoetkomende fiets passeren). Er

zijn uitwijkhavens om tegemoetkomend verkeer te laten passeren. De verkeersdruk is 2.400 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (prognosejaar 2030, verkeersmodel VRU 3.4). Het betreft een weg buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 60 km/h. Fietzers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. Met de Wegenscan van Goudappel B.V. is een analyse uitgevoerd naar het maximaal aantal motorvoertuigbewegingen (de capaciteit van de weg). De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 5.1. De uitvoer is weergegeven in figuur 5.2.

Uit de analyse blijkt dat er geen restcapaciteit is. Tot 400 motorvoertuigbewegingen per etmaal is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op de Radiolaan. De verkeersdruk is echter 2.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het is dus ongewenst dat het verkeer van Nozema gebruik gaat maken van de Radiolaan.

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3,6
ligging	buiten de kom	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangervoorzieningen	geen voetgangers
gewenste oversteekwaliteit?	redelijk	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	2300	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	veen/klei
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	1000	banden en zijmarkering	markering
snelheid (v85) (km/u)	60	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	0

Figuur 5.1: Invoer Wegenscan Radiolaan



Figuur 5.2: Uitvoer Wegenscan Radiolaan

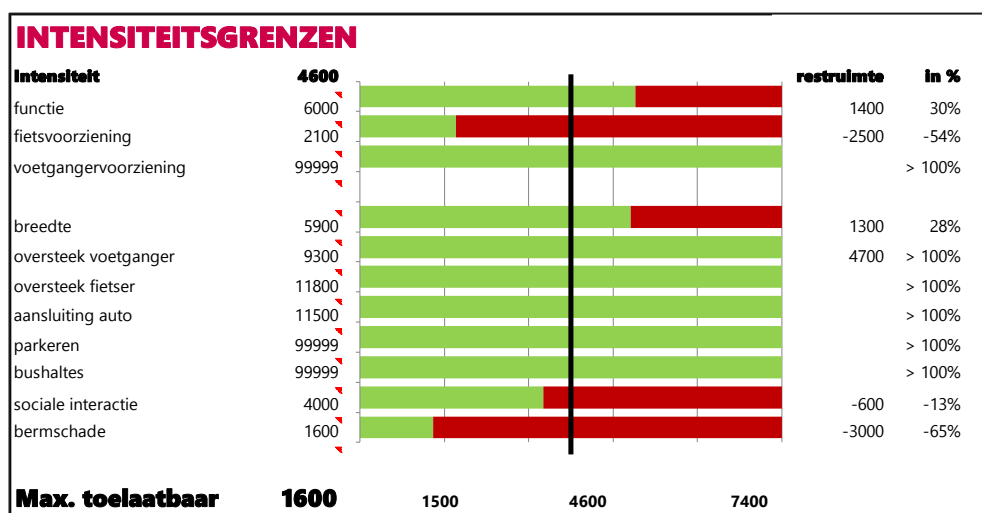
6. Lekdijk

De Lekdijk heeft een breedte van 5,4 meter en is het laatste deel van de route Biezendijk – Radiolaan – Lekdijk. Er zijn ter versteviging van de bermen grasbetonstenen aangebracht. De verkeersdruk is 4.600 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (prognosejaar 2030, verkeersmodel VRU 3.4). Het betreft een weg buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 60 km/h. Fietzers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. Met de Wegenscan van Goudappel B.V. is een analyse uitgevoerd naar het maximaal aantal motorvoertuigbewegingen (de capaciteit van de weg). De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 6.1. De uitvoer is weergegeven in figuur 6.2.

Uit de analyse blijkt dat er geen restcapaciteit is. Tot 1.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op de Lekdijk. De verkeersdruk is echter 4.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het is dus ongewenst dat het verkeer van Nozema gebruik gaat maken van de Lekdijk.

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5,4
ligging	buiten de kom	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	geen voetgangers
gewenste oversteekwaliteit?	redelijk	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	4600	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	veen/klei
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	1000	banden en zijmarkering	markering
snelheid (v85) (km/u)	60	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	0

Figuur 6.1: Invoer Wegenscan Lekdijk



Figuur 6.2: Uitvoer Wegenscan Lekdijk

7. Ronde Weg der Verenigde Naties – Parklaan

Uit hoofdstuk 3 bleek dat er nog een aanzienlijke restcapaciteit beschikbaar is op de Hogebiezendijk.

Mocht een verdere groei van de activiteiten aan de orde zijn, dan is een aansluiting op de rotonde 'Weg der Verenigde Naties – Parklaan' een mogelijkheid om meer verkeer te verwerken.

Deze rotonde is nu een kruispunt met drie takken. Voor het prognosejaar 2030 is met behulp van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel VRU 3.4 een kruispuntberekening gemaakt met behulp van het programma OMNI-X. Het programma geeft aan de hand van de gemiddelde wachttijd en de reservecapaciteit per kruispunttak aan in hoeverre er sprake is van een acceptabele doorstroming. De mogelijke uitkomsten zijn weergegeven in tabel 7.1.

	kwalificatie	gemiddelde wachttijd	reservecapaciteit
A	Zeer goed	< 10 sec/vtg	> 400 vtg/h
B	Goed	10-15 sec/vtg	300-400 vtg/h
C	Redelijk	15-25 sec/vtg	200-300 vtg/h
D	Volbelast	25-45 sec/vtg	100-200 vtg/h
E	Overbelast	> 45 sec/vtg	0-100 vtg/h
F	Zwaar overbelast	---	< 0 vtg/h

Tabel 7.1: Mogelijke uitkomsten van OMNI-X

De resultaten zijn weergegeven in tabel 7.2 en 7.3. Er is in de referentiesituatie 2030 sprake van een (zeer) goede doorstroming op de rotonde.

	Gemiddelde wachttijd (seconden)	Restcapaciteit (aantal auto's per uur)	Kwalificatie
Laan der Verenigde Naties west	3	1.364	Zeer goed
Parklaan	6	618	Zeer goed
Laan der Verenigde Naties oost	3	1.091	Zeer goed

Tabel 7.2: Resultaat drukste ochtendspitsuur (referentie 2030)

	Gemiddelde wachttijd (seconden)	Restcapaciteit (aantal auto's per uur)	Kwalificatie
Laan der Verenigde Naties west	4	963	Zeer goed
Parklaan	13	270	Goed
Laan der Verenigde Naties oost	3	1.265	Zeer goed

Tabel 7.3: Resultaat drukste avondspitsuur (referentie, 2030)

De resultaten van de plansituatie zijn weergegeven in tabel 7.4 en 7.5. Er is in de plansituatie 2030 sprake van een (zeer) goede doorstroming op de rotonde.

	Gemiddelde wachttijd (seconden)	Restcapaciteit (aantal auto's per uur)	Kwalificatie
Laan der Verenigde Naties west	3	1.269	Zeer goed
Parklaan	6	556	Zeer goed
Laan der Verenigde Naties oost	4	978	Zeer goed
Nozema	0	571	Zeer goed

Tabel 7.4: Resultaat drukste ochtendspitsuur (plan, 2030)

	Gemiddelde wachttijd (seconden)	Restcapaciteit (aantal auto's per uur)	Kwalificatie
Laan der Verenigde Naties west	4	944	Zeer goed
Parklaan	13	270	Goed
Laan der Verenigde Naties oost	3	1.265	Zeer goed
Nozema	6	607	Zeer goed

Tabel 7.5: Resultaat drukste avondspitsuur (plan, 2030)

8. Conclusie

De ontwikkeling van Nozema leidt tot een extra verkeersdruk van 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal op de Hogebiezendijk. De weg heeft voldoende capaciteit om dit op een verkeersveilige wijze af te wikkelen.

De aanbevolen route dient te lopen via de Hogebiezendijk. De zuidelijke route via de Radiolaan en Lekdijk heeft onvoldoende restcapaciteit.

De kruispunten Willem van Oranjeplein en Baronieweg – Nijverheidsweg hebben voldoende capaciteit om het extra verkeer op een acceptabele wijze af te wikkelen.