Europakwartier Oost IJsselstein

ONDERZOEK VERKEERSEFFECTEN

Projectnr.: GIJ2601
Datum: 29 april 2026
Auteur: P. van Oostveen

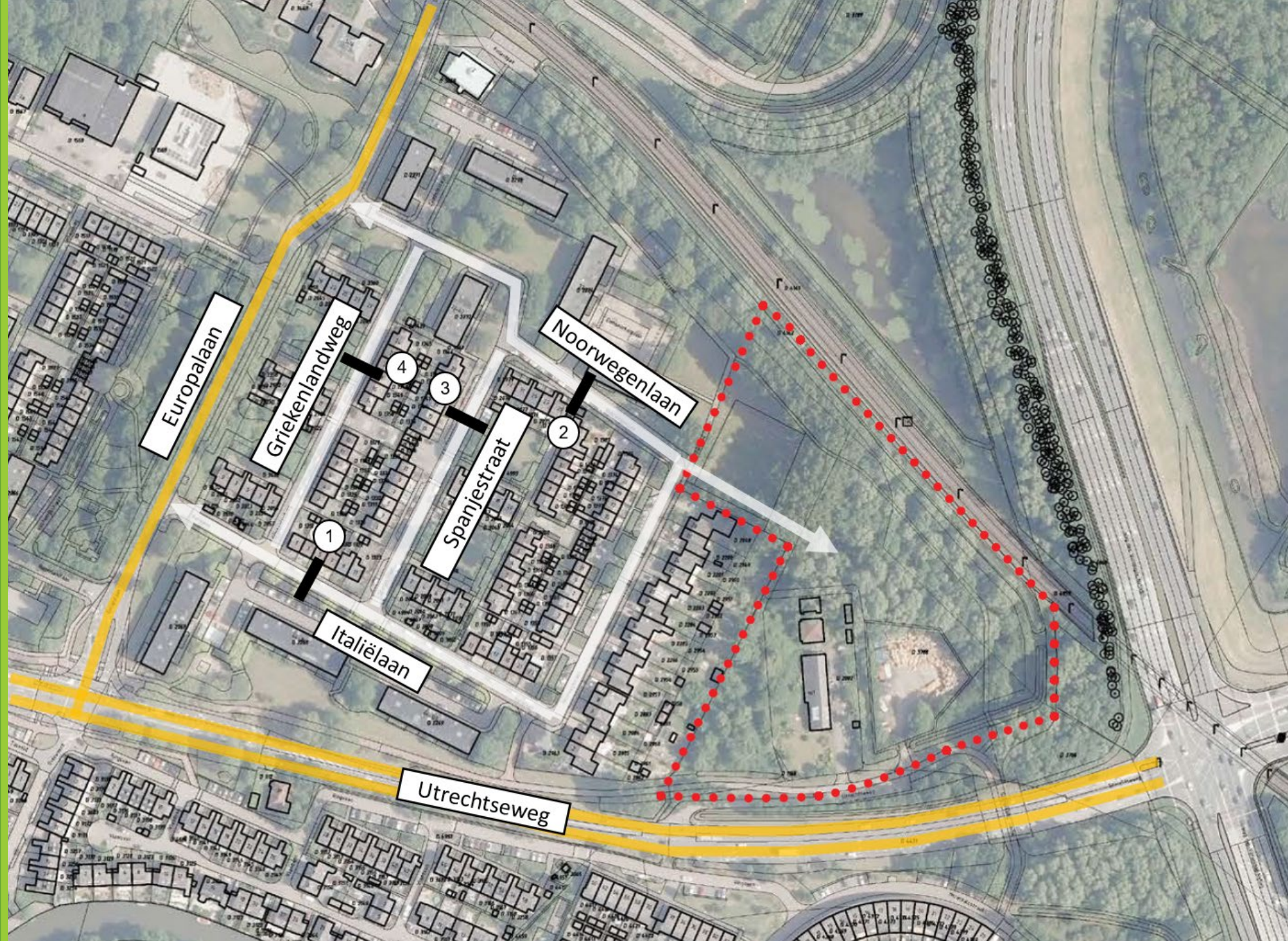
Onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen

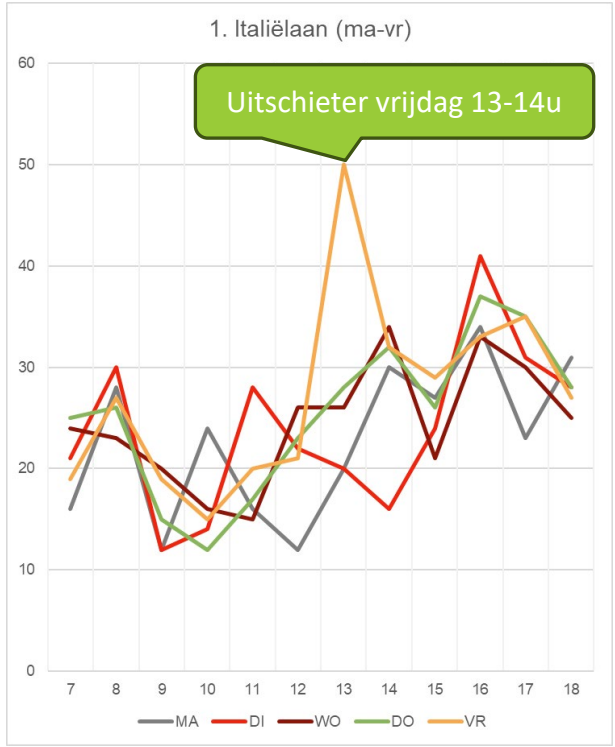
1. Is instellen van éénrichtingsverkeer gewenst?
2. Leidt parkeren tot knelpunten in doorstroming/veiligheid?
3. Zijn er aanvullende verkeer/snelheidsmaatregelen nodig?
4. Is de aansluiting/verbinding fietspad Italiëlaan – Utrechtseweg voldoende en veilig of zijn aanpassingen nodig?
5. Welke aanvullende maatregelen zijn gewenst voor voetgangers en/of fietsers?

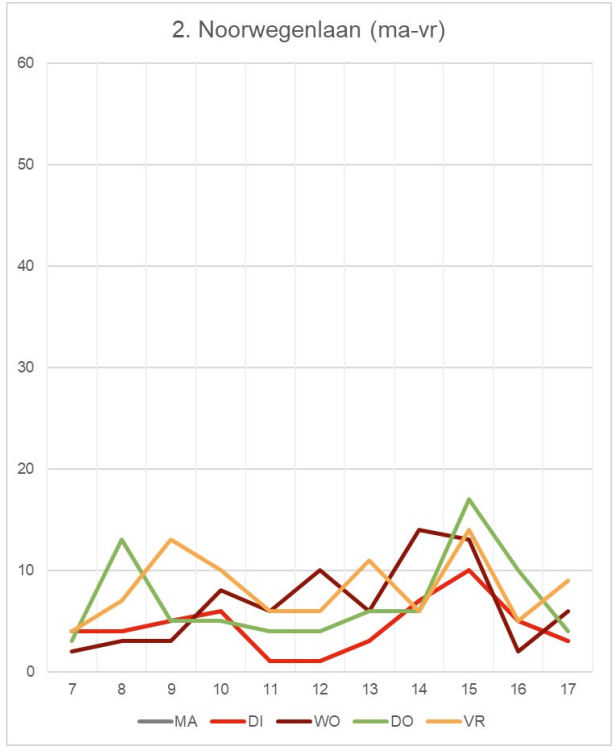
Verkeers-tellingen op 4 locaties

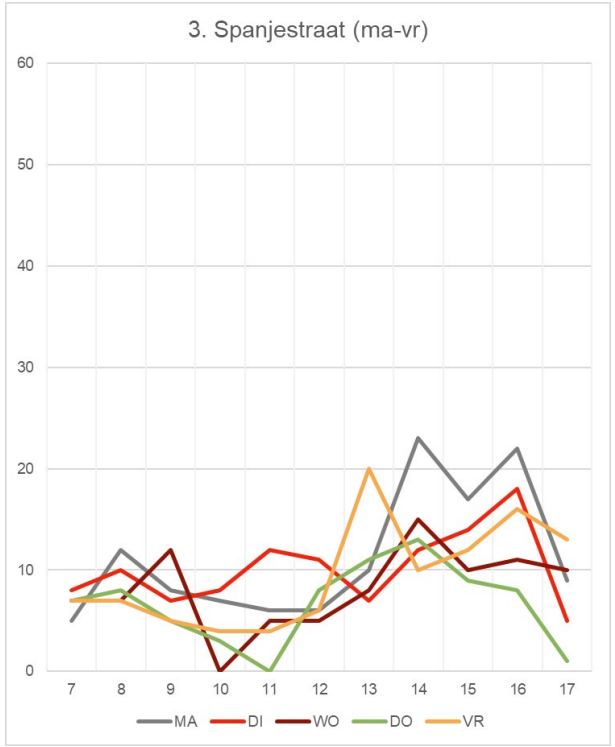
Intensiteit & snelheid
Auto's/fietsers

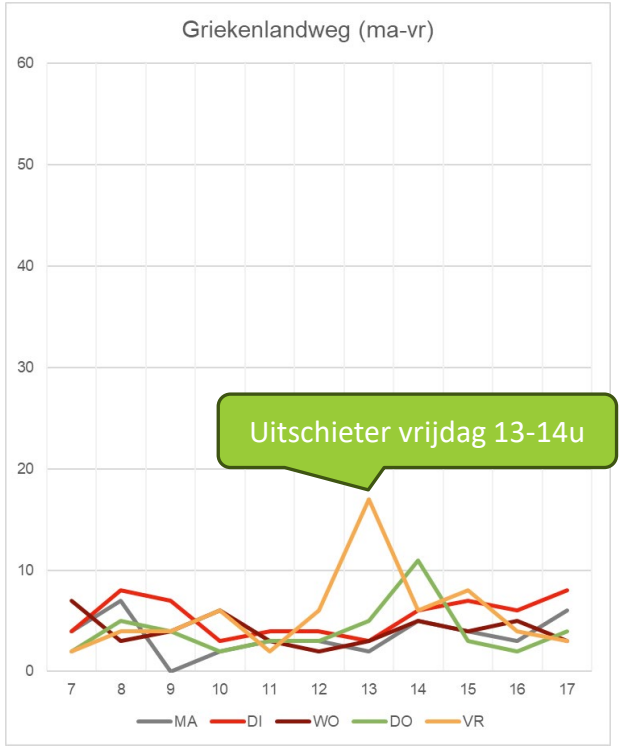


Verkeersintensiteit auto’s werkdagen



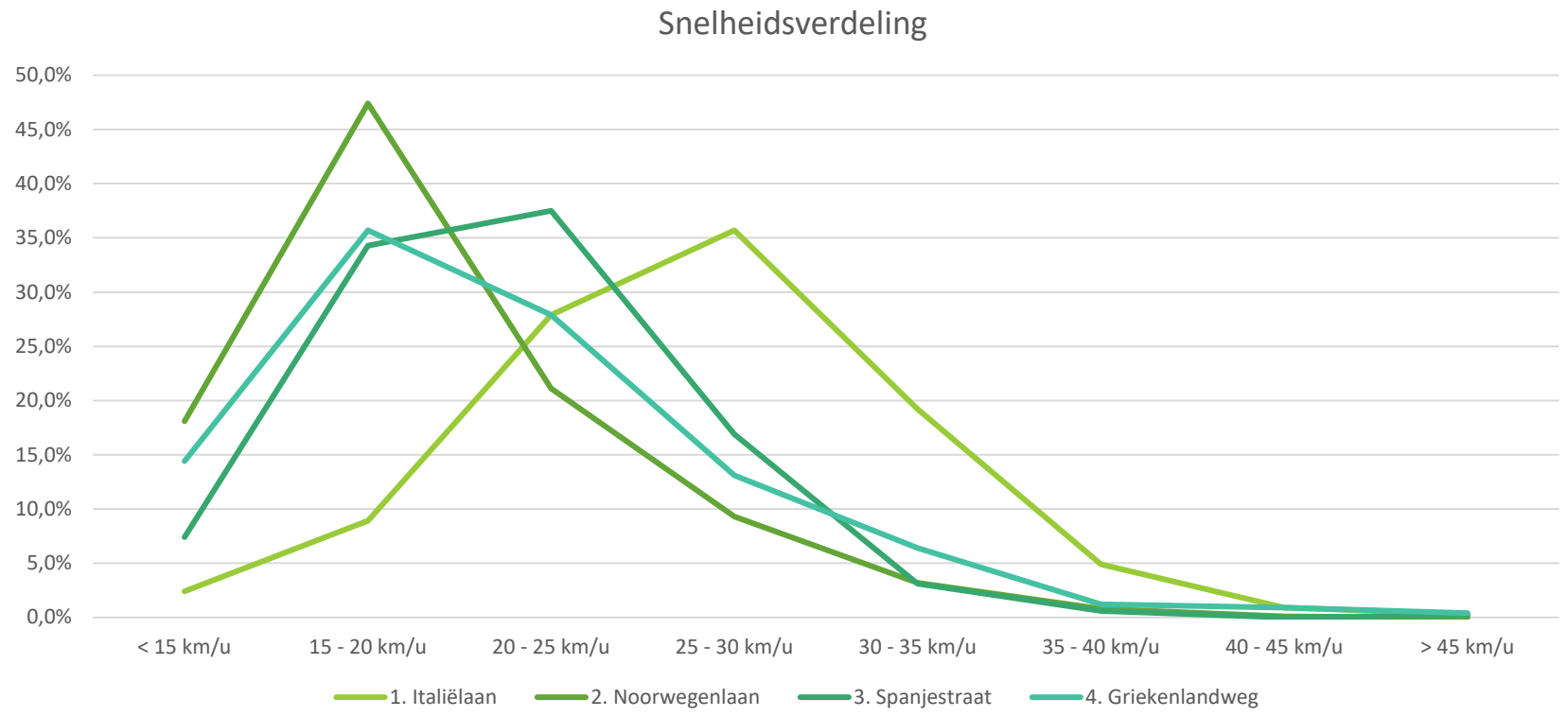






Maandag 26 januari – Vrijdag 30 januari 2026

Snelheid auto’s



1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Mogelijke doelen van éénrichtingsverkeer:

A. Voorkomen doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan)
B. Voorkomen veiligheidsknelpunten auto-fiets
C. Voorkomen sluipverkeer indien aanwezig (Griekenlandweg / Spanjestraat)

Mogelijke gevolgen van éénrichtingsverkeer:

A. Omrijdbewegingen/verkeersintensiteit
B. Snelheid

Drukste momenten Auto´s & Fietsers

Italiëlaan:

Italiëlaan				Auto			Fiets		
				oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
Maandag	08:00	-	09:00	7	21	**28**	16	2	**18**
Dinsdag	08:00	-	09:00	10	20	**30**	11	8	**19**
Donderdag	16:00	-	17:00	27	14	**41**	6	12	**18**

Noorwegenlaan:

Noorwegenlaan				Auto			Fiets		
				oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
Donderdag	08:00	-	09:00	13	6	**19**	0	0	**0**
Vrijdag	09:00	-	10:00	13	12	**25**	2	0	**2**
Dinsdag	17:00	-	18:00	15	10	**25**	0	0	**0**
Donderdag	15:00	-	16:00	17	8	**25**	2	0	**2**

Extra verkeer Europakwartier Oost

functie	aantal	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
				totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
huurappartement	42	109	121	10	1	9	11	9	2
koopappartement	80	448	497	40	4	35	45	36	9
koop huis	12	94	104	8	1	7	9	7	2
totaal	**134**	**672**	**722**	**58**	**6**	**51**	**65**	**52**	**13**



StatLine

ODiN 2024

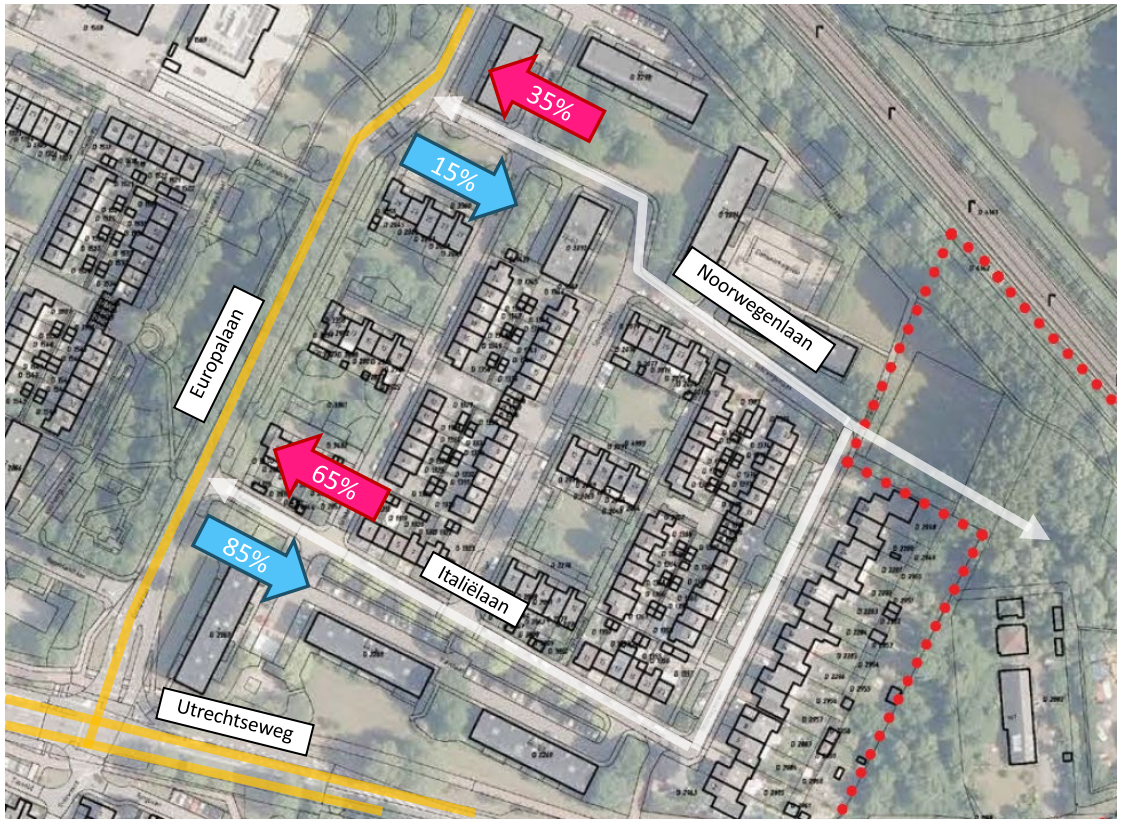
Factor fiets/auto	0,9	1,0	1,0	1,0	0,7	0,7	0,7
Aantal fietsers	**671**	**58**	**6**	**51**	**46**	**37**	**9**

Verdeling extra autoverkeer

Ochtendspits:
aankomst: 6
vertrek: 51

Noorwegenlaan
15% 1
35% 5

Italiëlaan
85% 5
65% 33



Avondspits:
aankomst: 52
vertrek: 13

Noorwegenlaan
15% 8
35% 5

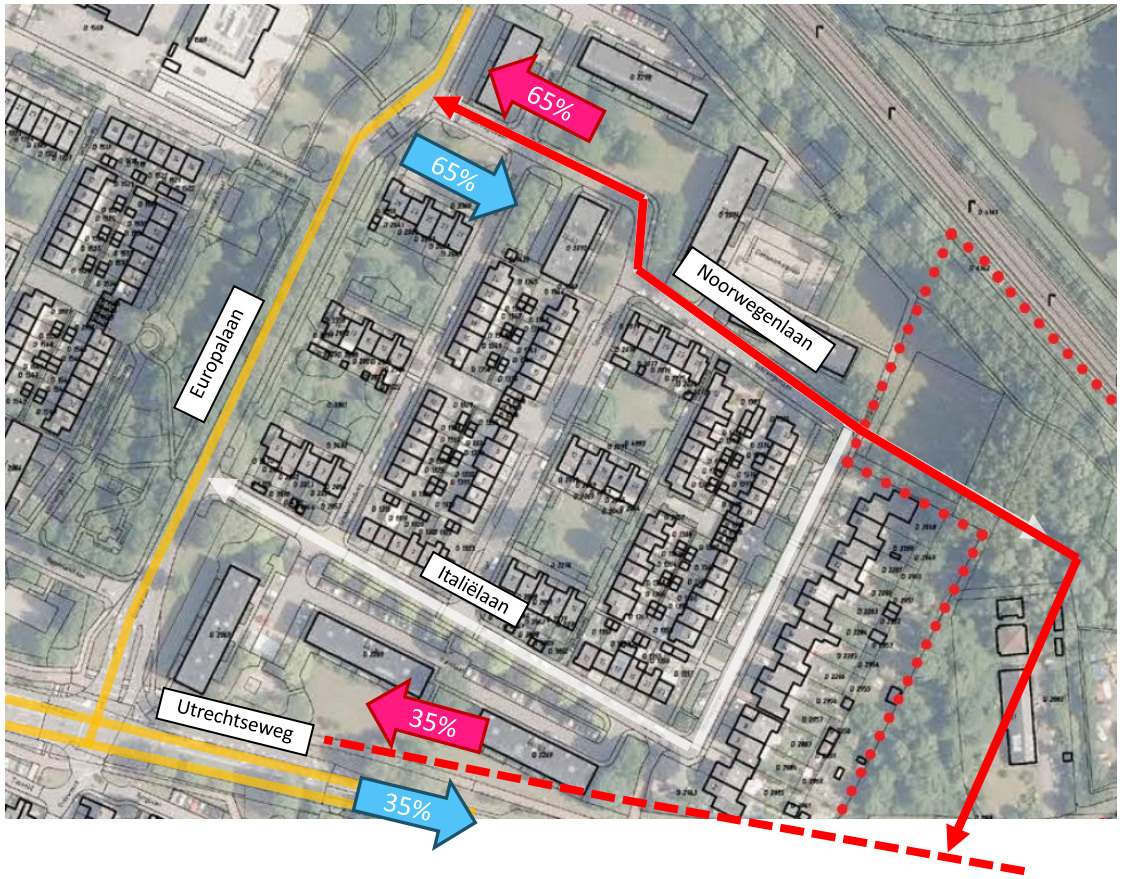
Italiëlaan
85% 44
65% 8

Verdeling extra fietsverkeer

Ochtendspits:
aankomst: 6
vertrek: 51

<u>Noorwegenlaan</u>
65% 4
65% 33

<u>FP Utrechtseweg</u>
35% 2
35% 18



Avondspits:
aankomst: 37
vertrek: 9

<u>Noorwegenlaan</u>
65% 24
65% 6

<u>Italiëlaan</u>
35% 13
35% 3

Drukste momenten Auto´s & Fietsers

Italiëlaan inclusief Europakwartier Oost:

Italiëlaan				Auto			Fiets		
				oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
Maandag	08:00	-	09:00	12	54	**66**	16	2	**18**
Dinsdag	08:00	-	09:00	15	53	**68**	11	8	**19**
Donderdag	16:00	-	17:00	71	22	**93**	6	12	**18**

Noorwegenlaan inclusief Europakwartier Oost:

Noorwegenlaan				Auto			Fiets		
				oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
Donderdag	08:00	-	09:00	14	11	**25**	4	33	**37**
Vrijdag	09:00	-	10:00	14	17	**31**	6	33	**39**
Dinsdag	17:00	-	18:00	23	15	**38**	24	6	**30**
Donderdag	15:00	-	16:00	25	13	**38**	26	6	**32**

Berekening kans op tegenligger

ITALIËLAAN (80 m)

Ontmoetingen per uur				AUTO → ← AUTO	AUTO → ← Fiets	← AUTO Fiets →
Maandag	08:00	-	09:00	1,9	0,1	2,5
Dinsdag	08:00	-	09:00	2,3	0,4	1,7
Donderdag	16:00	-	17:00	4,2	2,5	0,4

NOORWEGENLAAN (60 m)

Ontmoetingen per uur				AUTO → ← AUTO	AUTO → ← Fiets	← AUTO Fiets →
Donderdag	08:00	-	09:00	0,3	1,0	0,1
Vrijdag	09:00	-	10:00	0,5	1,0	0,2
Dinsdag	17:00	-	18:00	0,7	0,3	0,8
Donderdag	15:00	-	16:00	0,7	0,3	0,7

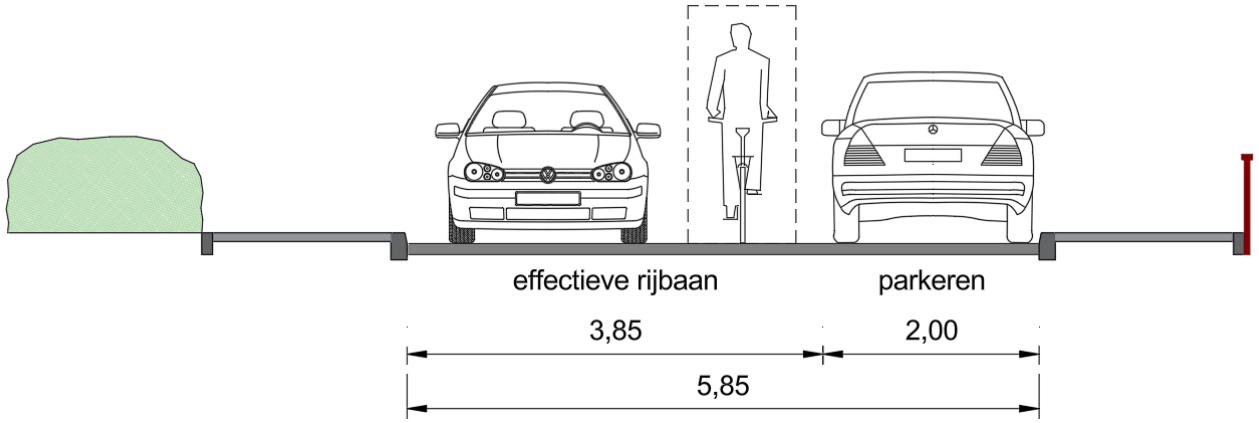
- ❑ Aantal ontmoetingen tussen Auto's is zeer beperkt (ca. 4x/uur Italiëlaan, 1x/uur Noorwegenlaan)
- ❑ Aantal ontmoetingen tussen Auto en fietsers ook (max. 3x/uur Italiëlaan, 1x/uur Noorwegenlaan)

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Mogelijke doelen van éénrichtingsverkeer:

A. Voorkomen doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan) ➔ Géén knelpunt

B. Voorkomen veiligheidsknelpunten auto-fiets ➔ Géén knelpunt



C. Voorkomen sluipverkeer indien aanwezig (Griekenlandweg / Spanjestraat)

Sluipverkeer Griekenlandweg/Spanjestraat ?

Mogelijke reden?

- Knelpunt doorstroming Europalaan

Oorzaak?

- Wachtrij voor kruispunt Utrechtseweg

Gevolg?

- Plotselinge toename (sluip)verkeer = knelpunt?
- Hogere snelheid van (sluip)verkeer = knelpunt!

Sluipverkeer Griekenlandweg/Spanjestraat ?

GRIEKENLANDWEG

- Ochtend/middagspits max. 3-4 auto's/kwart.

- Uitschieters:
  - Ma. 26/1 van 17:30-17:45 één kwartier 7 auto's
  - Vr. 30/1 van 13:15-13:45 per kwart. 6 & 7 auto's
  - Géén plotselinge toename snelheid (<30 km/u)

➡ Géén grote toenames aantal/snelheid in spits
Vrijdagmiddag ook in Spanjestraat/Italiëstraat

SPANJESTRAAT

- Ochtend/middagspits max. 4-5 auto's/kwart.
- Ma & Vrijdag middag max. 5-7 auto's/kwart.

- Uitschieters:
  - Ma. 26/1 van 14:30-14:45 één kwartier 8 auto's
  - Wo. 28/1 van 14:45-15:00 één kwartier 10 auto's
  - Vr. 30/1 van 13:30-13:45 één kwartier 11 auto's
  - Géén plotselinge toename snelheid (<30 km/u)

➡ Géén grote toenames aantal/snelheid in spits
Uitschieters m.n. in middag

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Mogelijke doelen van éénrichtingsverkeer:

A. Voorkomen doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan) ➔ Géén knelpunt

B. Voorkomen veiligheidsknelpunten auto-fiets ➔ Géén knelpunt

C. Voorkomen sluipverkeer (Griekenlandweg / Spanjestraat) ➔ Géén knelpunt

Conclusie:

Er zijn géén knelpunten in doorstroming en/of veiligheid te verwachten als gevolg van extra verkeer door de ontwikkeling van woningen Europakwartier Oost

3. Zijn er aanvullende verkeer/snelheids-maatregelen nodig?



Kenmerken veilige 30km-zone:

- ❑ Gemengd gebruik rijbaan (auto/fiets) ✅
- ❑ Korte rechtstanden (max. 100 meter) ✅
- ❑ Attentie kruispunten (gelijkwaardig) ✅
- ❑ Parkeren op/langs rijbaan toegestaan ✅
- ❑ Bij voorkeur klinker-verharding 〰

4. Is de aansluiting fietspad Italiëlaan/Noorwegenlaan veilig?

Getoetst op de volgende (veiligheid) aspecten:

a) Routing & gebruik

b) Zichtbaarheid/herkenbaarheid

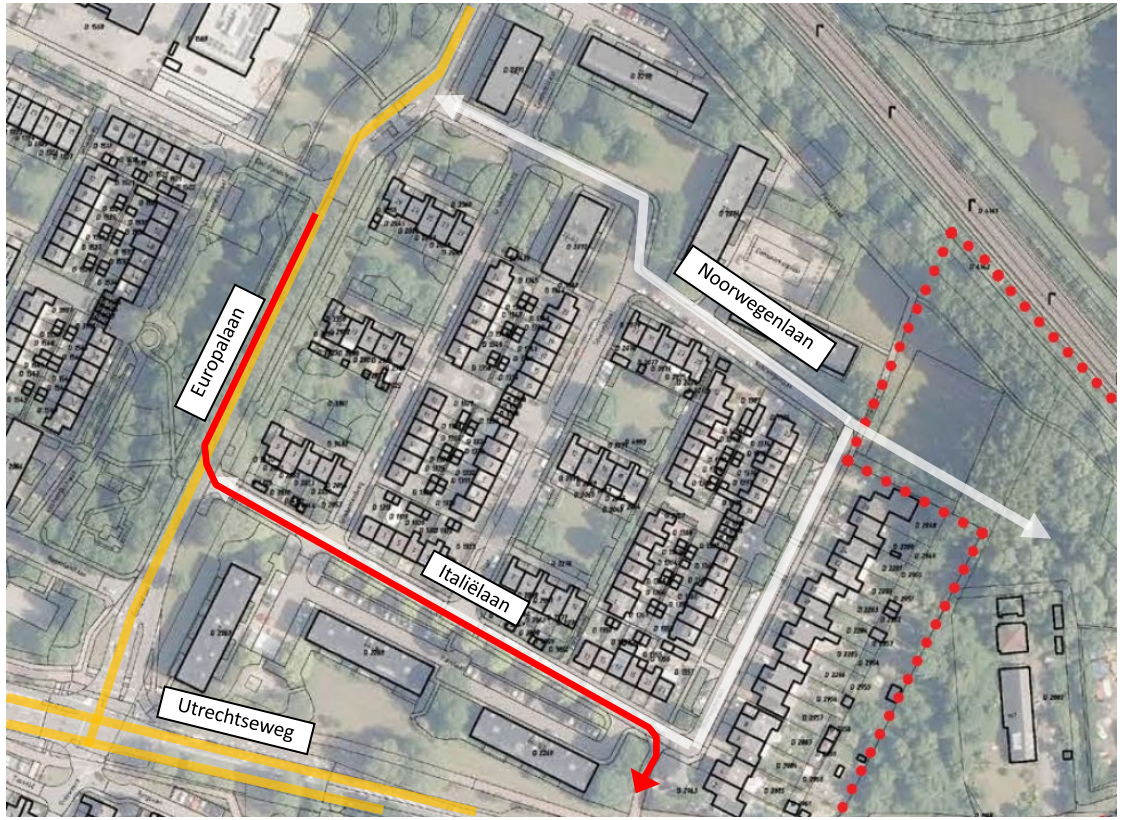
c) Voorrangssituatie & Snelheid

d) Vormgeving

e) Gedrag & ’human factors’

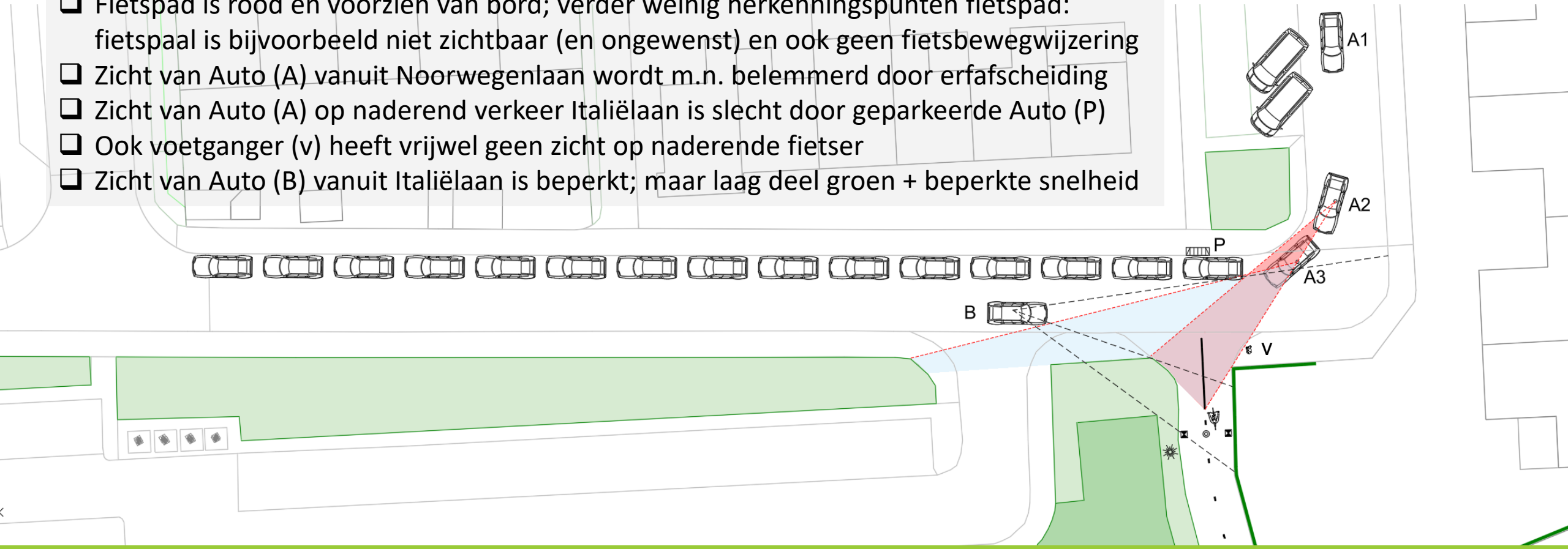
4a. Routing & gebruik

- Fietsroute Europalaan ➔ Italiëlaan
- Hierdoor wordt verkeerslicht bij Utrechtseweg omzeild (en tegen richting in fietsen voor kruising voorkomen)
- Weinig via Noorwegenlaan
- Aantal fietsers blijft beperkt, maximaal via Italiëlaan:
  - Ochtendspits: 10-15 ➔ / ➔ 5-8 fietsers
  - Middagspits: 6-10 ➔ / ➔ 10-14 fietsers
- Fietspad langs Utrechtseweg (noordzijde) en richting tunnel onder Utrechtseweg door is zeer rustig



4b. Zichtbaarheid / herkenbaarheid

- ❑ Fietspad is rood en voorzien van bord; verder weinig herkenningspunten fietspad: fietspaal is bijvoorbeeld niet zichtbaar (en ongewenst) en ook geen fietsbewegwijzering
- ❑ Zicht van Auto (A) vanuit Noorwegenlaan wordt m.n. belemmerd door erfafscheiding
- ❑ Zicht van Auto (A) op naderend verkeer Italiëlaan is slecht door geparkeerde Auto (P)
- ❑ Ook voetganger (v) heeft vrijwel geen zicht op naderende fietser
- ❑ Zicht van Auto (B) vanuit Italiëlaan is beperkt; maar laag deel groen + beperkte snelheid



4c. Voorrangssituatie

- Voorrangssituatie = gelijkwaardig ➔ bestuurder (dus ook fietser) van rechts heeft voorrang
- Verschil in voorrang met aansluiting op fietspad Utrechtseweg (voorrang geregeld)
- Verschil kleur asfalt en doorlopende rijbaan kan onterecht indruk van voorrang voor auto wekken (idem dito voor aansluiting parallelrijbaan Italiëlaan: asfalt-klinkers)
- Aansluiting parallelrijbaan is ook gelijkwaardige voorrang en kan leiden tot extra attentie en daardoor snelheidsverlaging
- Ook bocht direct na fietspad leidt tot snelheidsverlaging

} inschatting max. 18 km/uur

- Autobestuurder vanuit Italiëlaan kan maximaal 8-10 meter van fietspad overzien
- Uitgaande van fietssnelheid van 15 km/uur (ca. 4 m/sec.) heeft automobilist 2,5 seconde tijd
- Dit is precies voldoende stoptijd (1,5 sec. reactietijd + 1 sec. afremmen tot stilstand)
- De stopafstand bedraagt 10,1 meter ➔ Voldoet net, maar niet bij hogere snelheid auto of fiets

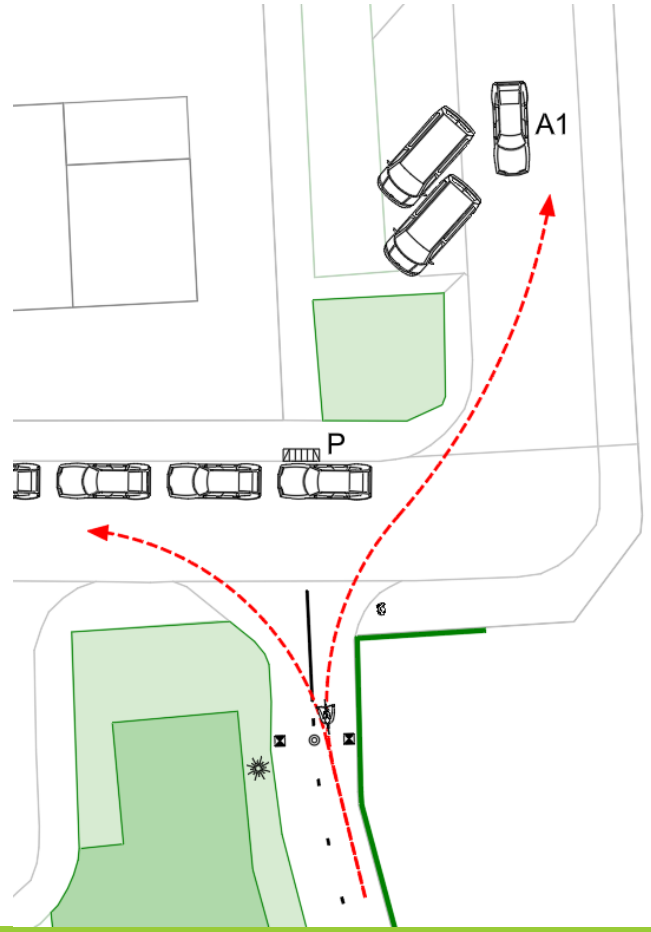
4d. Vormgeving

- Fietspaaltjes zonder goede (ribbel)markeringen
- Paaltjes buitenzijde zijn donker en vallen qua zichtbaarheid weg tegen achtergrond (donder groen)
- Verlichting vanuit één zijde kan leiden tot slechte zichtbaarheid als gevolg van schaduwwerking paaltjes
- Nut fietspaal is twijfelachtig (middenpaal was tijdens schouw ook niet aanwezig)
- Onvoldoende schrikruimte ten opzichte van tuinafscheiding
- Bovenstaande kan leiden tot éénzijdige fietsongevallen
- Zeer ruime bochtstraal voor fietser richting Italiëlaan wat kan leiden tot hogere snelheid



4e. Gedrag & ‘human factors’

- Het beperkte gebruik kan ertoe leiden dat autoverkeer niet zo snel een fietser verwacht en daardoor verrast wordt
- Fietser heeft weinig belemmering (zeer ruime bochtstraal)
- Kan leiden tot beperkt afremmen/hogere snelheid (m.n. jonge E-bike/Fatbike gebruiker)
- Fietser richting Noorwegenlaan zal neiging hebben de binnenbocht te nemen en onverwacht achter geparkeerde voertuigen/busjes tevoorschijn komen
- Autoverkeer vanuit Italiëlaan kan afgeleid worden door eerdere aansluiting van rechts (parallelweg Italiëlaan) en daardoor fietser te laat opmerken
- Ook verschil kleur asfalt, met doorgaande zwarte rijbaan t.o.v. rood fietspad kan tot verwarring voorrang leiden



4. Is aansluiting fietspad Italiëlaan/Noorwegenlaan veilig?

a) **Route/gebruik:** Fietsroute wordt door beperkt aantal fietsers gebruikt

b) **Zichtbaarheid/herkenbaarheid:** Fietsers zijn m.n. door erfafscheiding pas laat zichtbaar

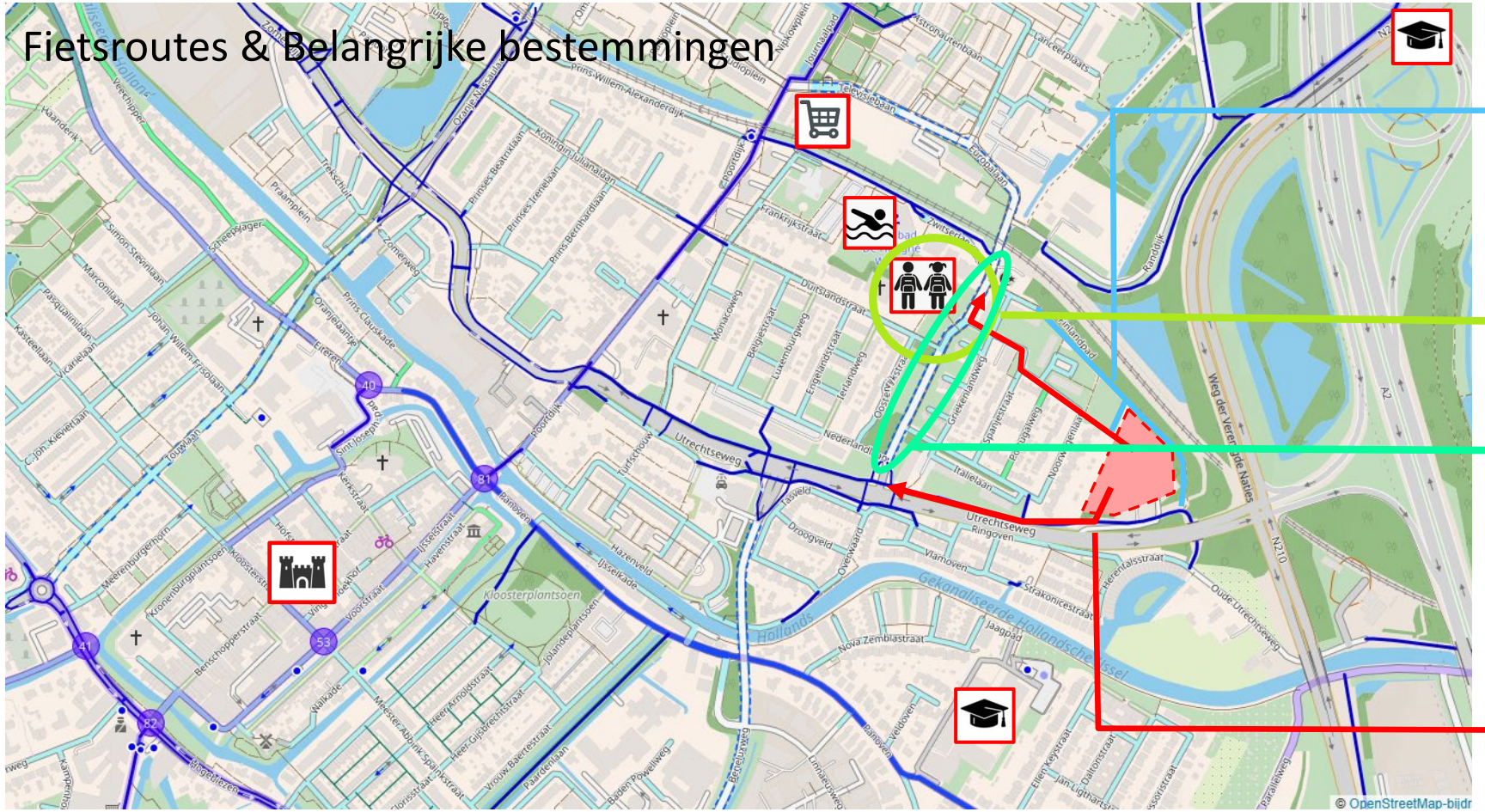
c) **Voorrangssituatie:**
   - Géén gelijke voorrang fietspad met Italiëlaan en fietspad Utrechtseweg
   - Zichtbaarheid/stopafstand is nét voldoende, maar kan bij hogere snelheid (E-bike/Fatbike) toch knelpunt zijn

c) **Vormgeving:**
   - Paaltjes zijn slecht zichtbaar + onvoldoende schrikafstand (gevaar eenzijdige fietsongevallen)
   - Ruime bochtstralen

d) **Gedrag & 'human factors':**
   - Laag verwachtingsniveau, afleiding en late zichtbaarheid kunnen leiden tot 'missen' van fietser
   - Fietsers zullen geneigd zijn bochten af te snijden en onverwacht met hogere snelheid aankomen

⇨ **Conclusie:** Kleinschalige aanpassingen gewenst

5. Aanvullende maatregelen fiets/voet gewenst?



Finlandpad behouden als recreatief doorlopend voetpad

- Goede oversteek
- Herkenbaarheid schoolzone onvoldoende

- Functie (GOW50) & vormgeving niet in overeenstemming
- Fietsvoorziening onvoldoende

Fiets ontsluiting naar Utrechtseweg

5. Aanvullende maatregelen fiets/voet gewenst?

Schoolzone:

- ❑ Verbeteren herkenbaarheid
- ❑ Verlagen snelheid (max. 30km/uur)

Europalaan:

- ❑ Heroverwegen functie ➔ GOW30 (30km/u) past beter bij huidige wegprofiel
- ❑ Verbeteren fietsvoorzieningen:
  - GOW50 = Vrijliggende fietspaden
  - GOW30 = Ruime fietsstroken (min. 1,70 meter)

