

Europakwartier Oost Ijsselstein

ONDERZOEK VERKEERSEFFECTEN

Projectnr.: GIJ2601-C02
Datum: 30 juni 2026
Auteur: P. van Oostveen

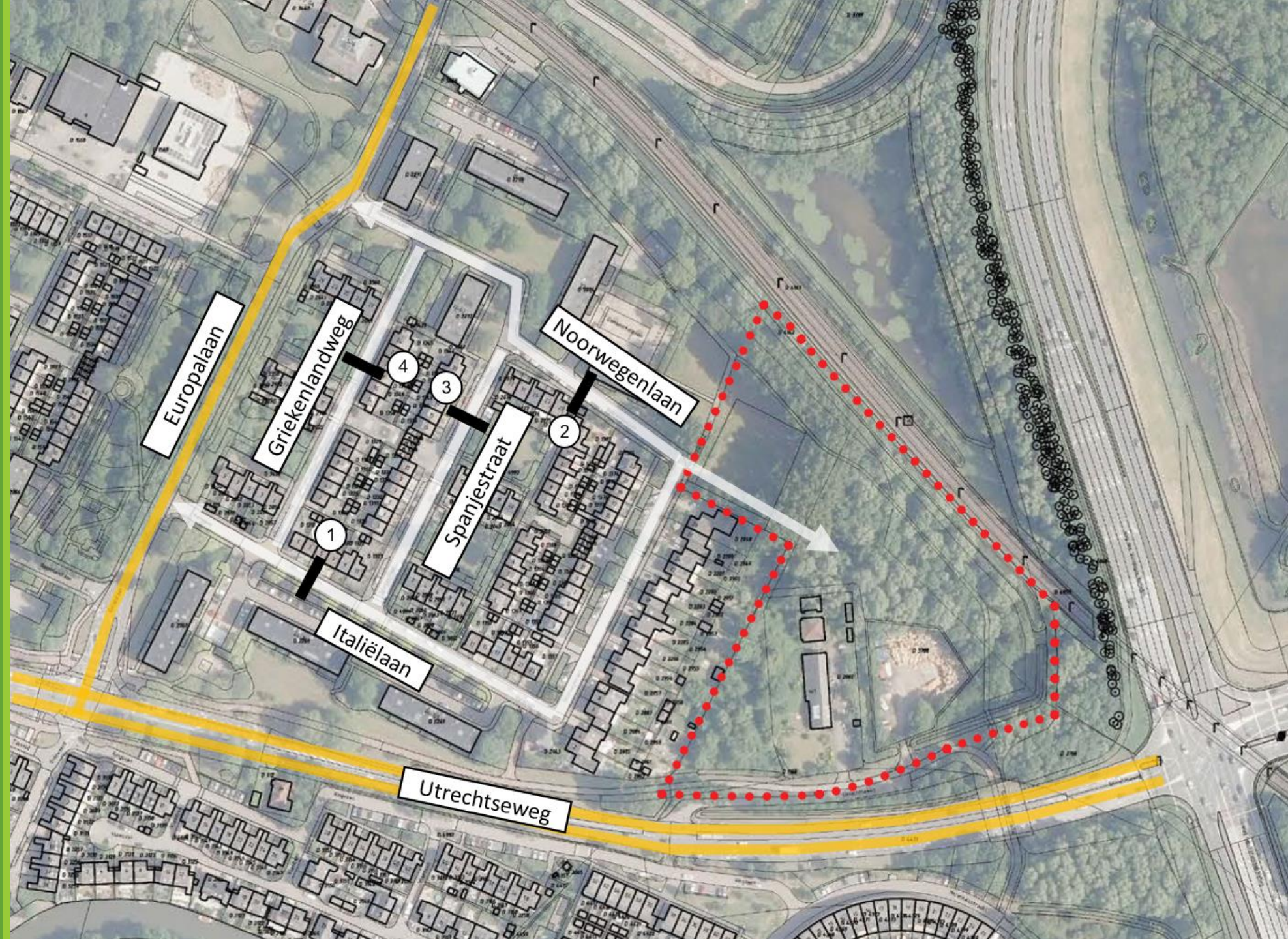
Onderzoeksvragen

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?

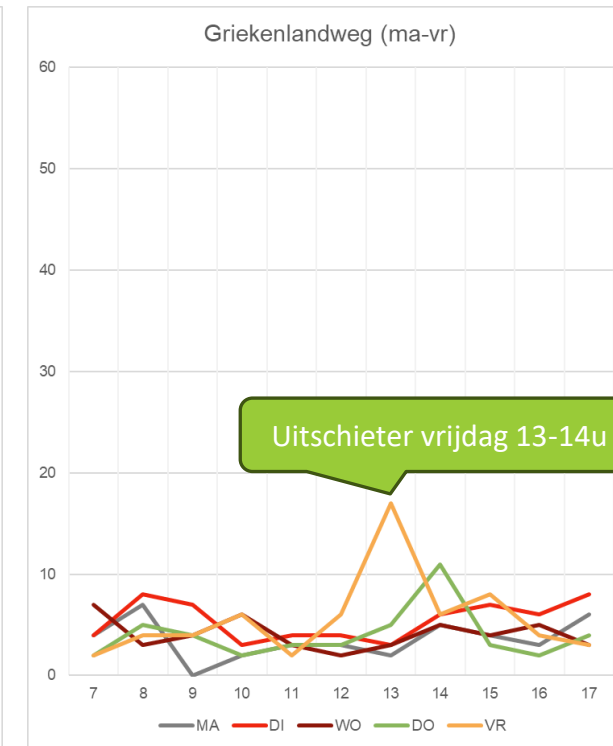
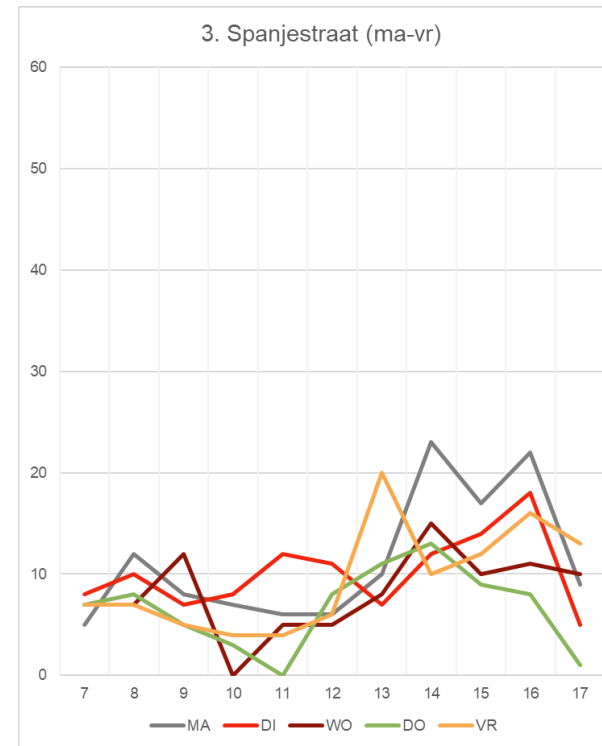
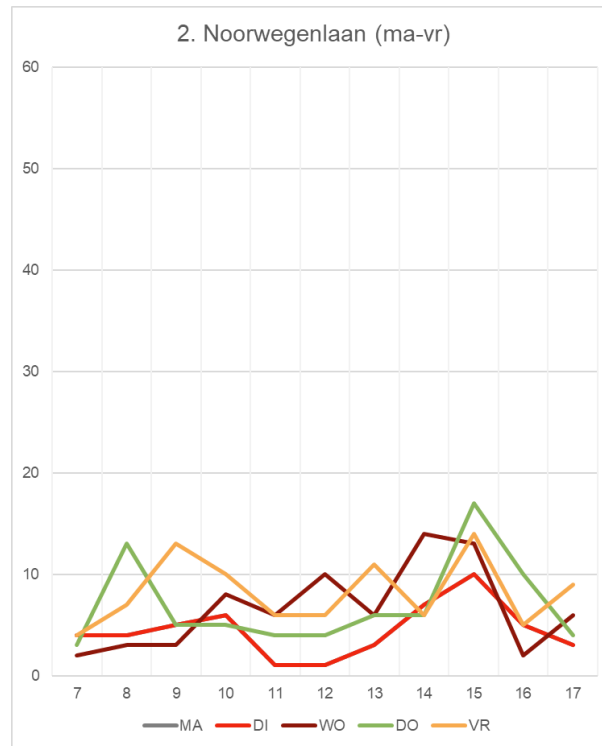
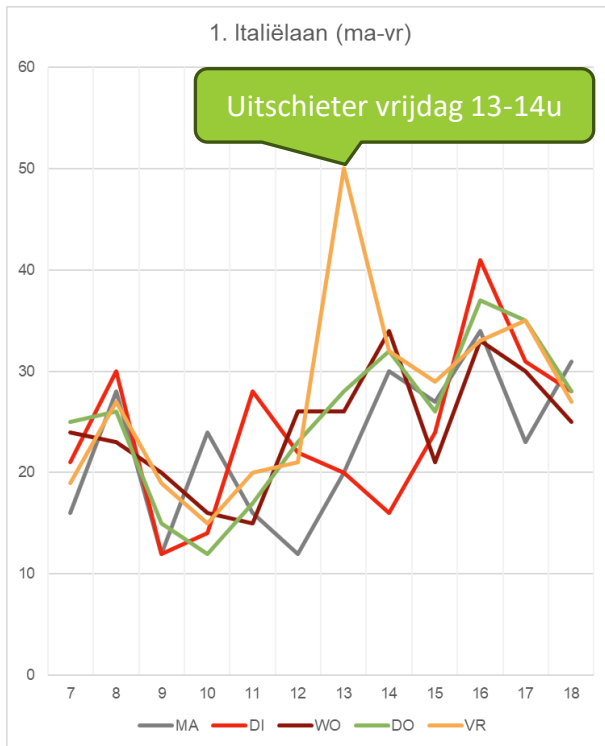
Onderzoeksvragen

Verkeers- tellingen op 4 locaties

Intensiteit & snelheid
auto's/fietsers

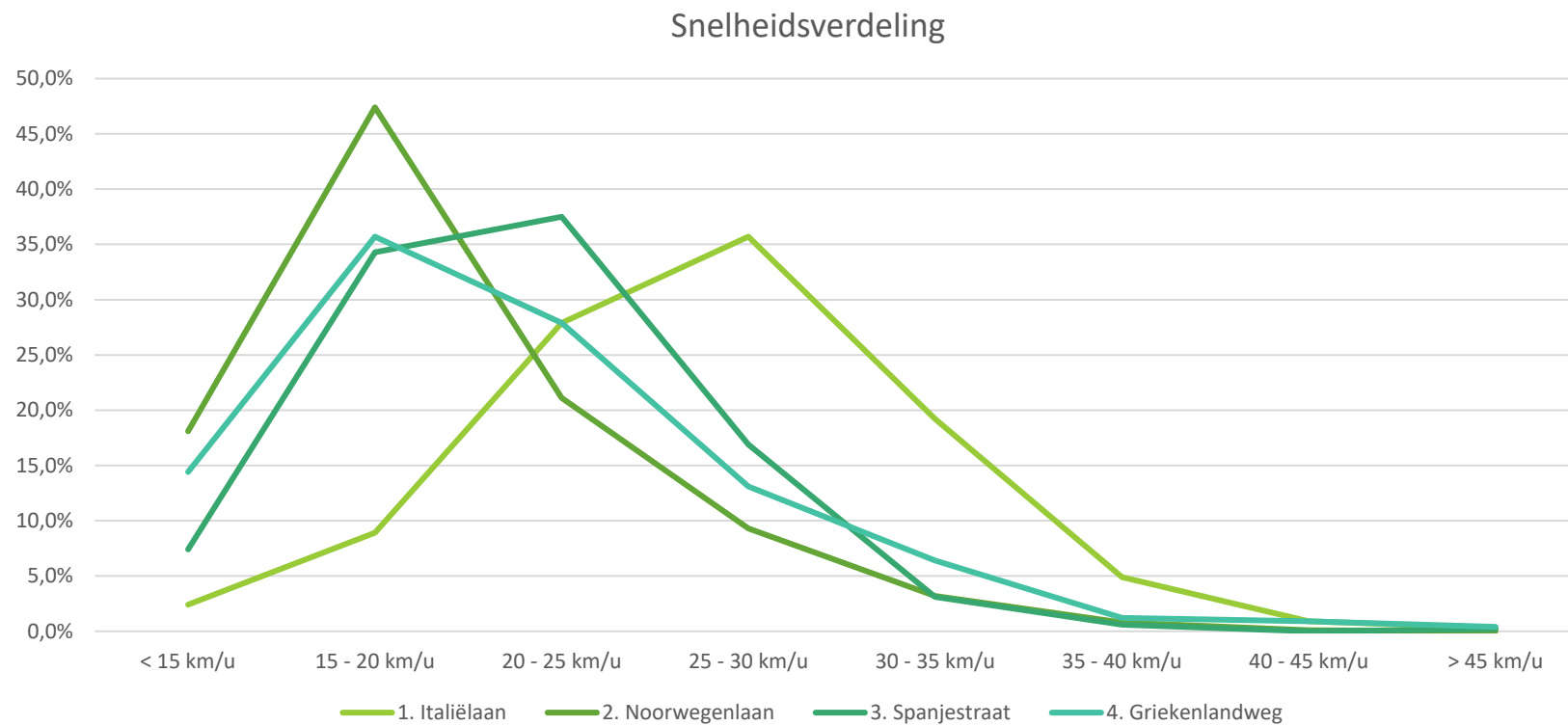


Verkeersintensiteit auto's werkdagen



Maandag 26 januari – Vrijdag 30 januari 2026

Snelheid auto's



1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

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

Wat zijn de mogelijke gevolgen van éénrichtingsverkeer?

- A. Omrijdbewegingen/verkeersintensiteit
- B. Hogere rijsnelheid

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

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

Drukste momenten Auto's & Fietsers (telling)

Italiëlaan:

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

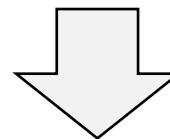
Noorwegenlaan:

Noorwegenlaan				Auto			Fiets		
				oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
Vrijdag	09:00	-	10:00	13	12	25	2	0	2
Dinsdag	17:00	-	18:00	15	10	25	0	0	0

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



Drukste momenten Auto's & Fietsers (toekomstig)

Italiëlaan inclusief Europakwartier Oost:

Italiëlaan			Auto			Fiets		
			oost →	← west	totaal	oost →	← west	totaal
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
Vrijdag	09:00	- 10:00	14	17	31	6	33	39
Dinsdag	17:00	- 18:00	23	15	38	24	6	30

Berekening kans op tegenligger (drukste uren)

Italiëlaan (80 m)

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

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Ontstaan er doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan)?

Conclusie: NEE

Aantal ontmoetingen tussen Auto-Auto zijn zeer beperkt:

- Italiëlaan max. 4x per uur
- Noorwegenlaan max. 1x per uur

Aantal ontmoetingen tussen Auto-Fiets zijn zeer beperkt:

- Italiëlaan max. 3x per uur
- Noorwegenlaan max. 1x per uur

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

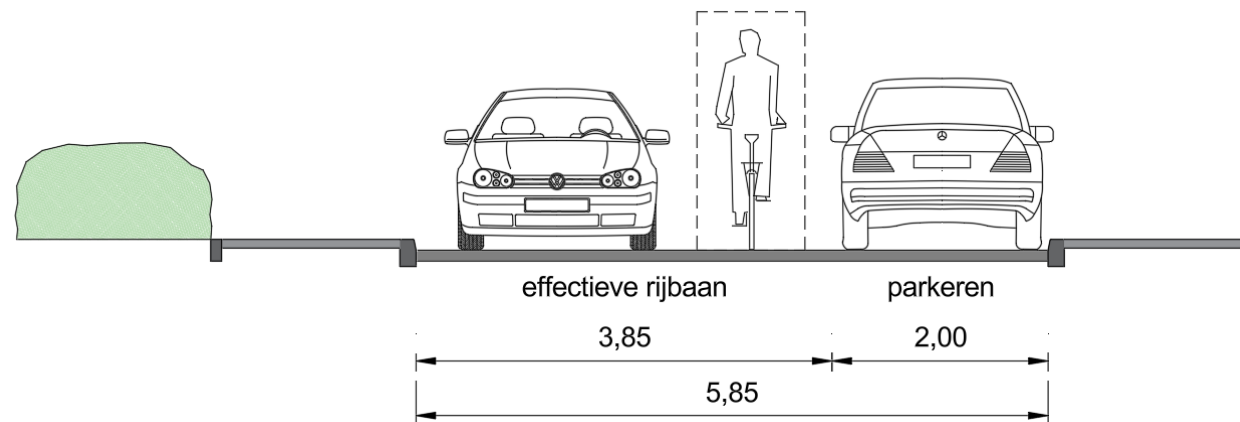
Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

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

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

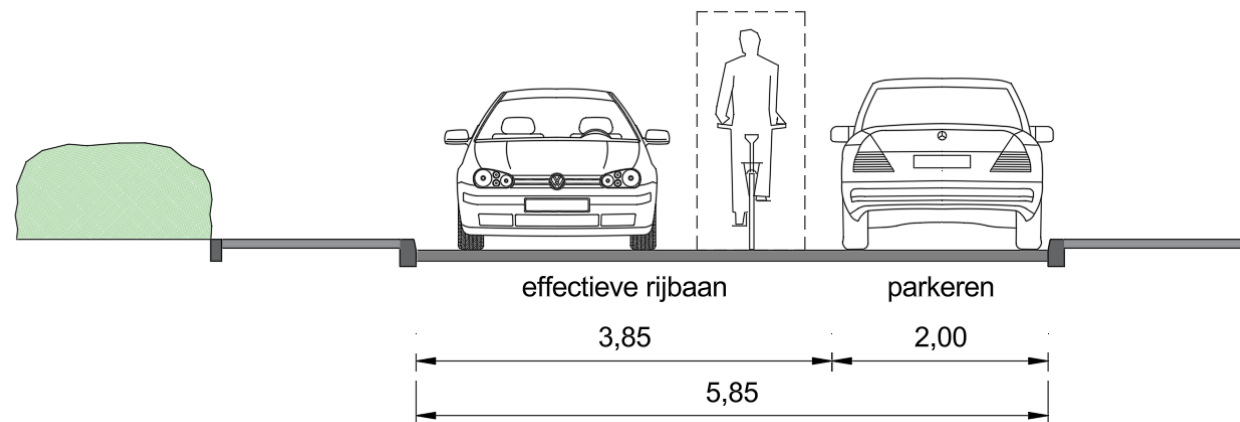
- A. Voorkomen doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan) → Géén knelpunt
- B. Voorkomen veiligheidsknelpunten auto-fiets → Géén knelpunt



1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

- 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 Trambaan
- Wachtrij voor verkeerslichten 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 (buiten de spits)

1/2. Is instellen éénrichtingsverkeer gewenst?

Waarom zou je éénrichtingsverkeer in willen stellen?

- A. Voorkomen doorstromingsproblemen (i.v.m. parkeren op rijbaan) → Géén knelpunt
- B. Voorkomen veiligheidsknelpunten auto-fiets → Géén knelpunt
- C. Voorkomen sluipverkeer (Griekenlandweg / Spanjestraat) → Niet geconstateerd

Conclusie:

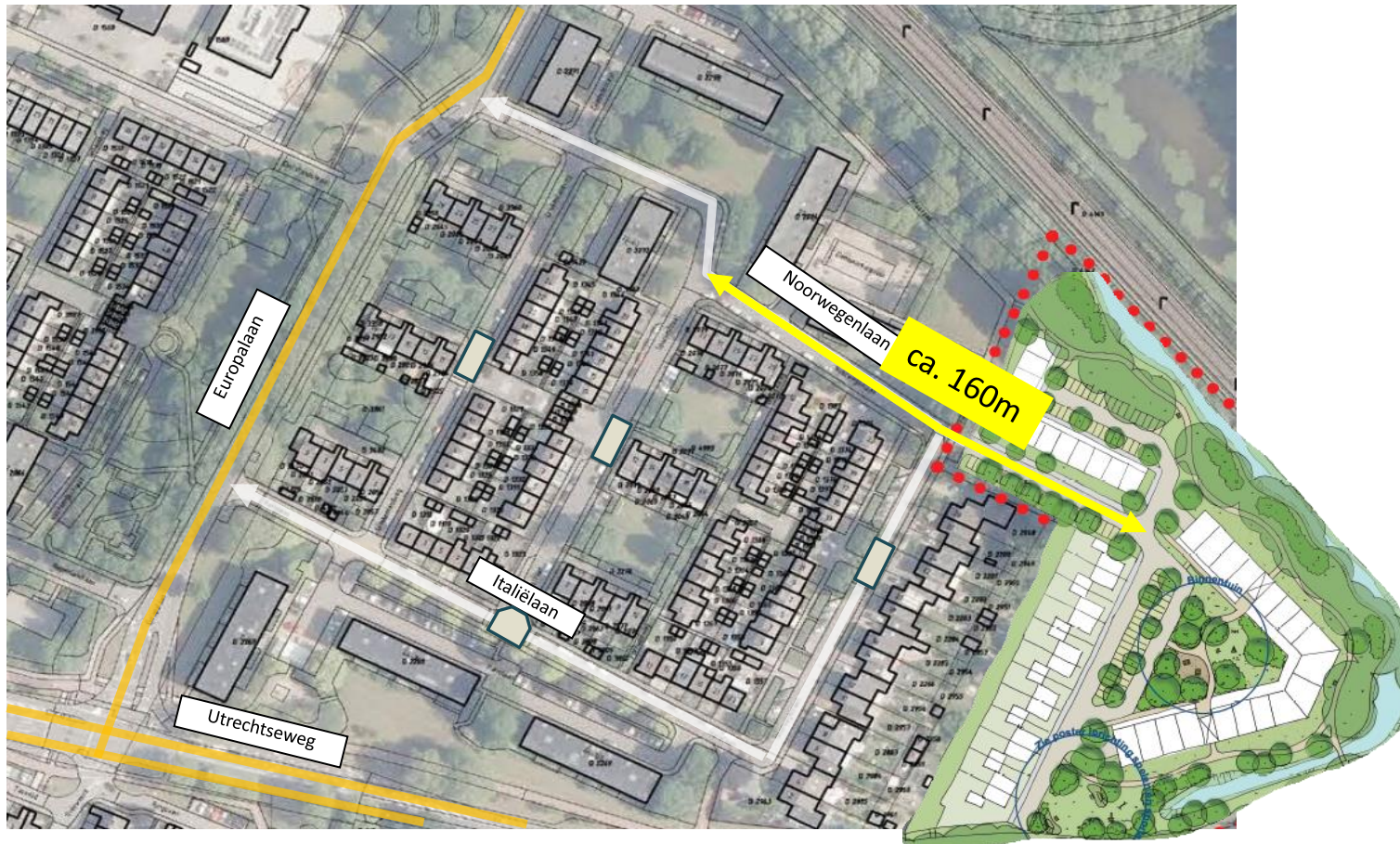
Er zijn géén knelpunten in doorstroming en/of veiligheid te verwachten als gevolg van extra verkeer door de ontwikkeling van woningen Europakwartier Oost

3. Zijn er aanvullende verkeer/snelheidsmaatregelen nodig?


Getoetst op de volgende (veiligheid) aspecten:

- a) Rijsnelheid
- b) Inrichtingskenmerken 30km-zone




3. Zijn er aanvullende verkeer/snelheidsmaatregelen nodig?



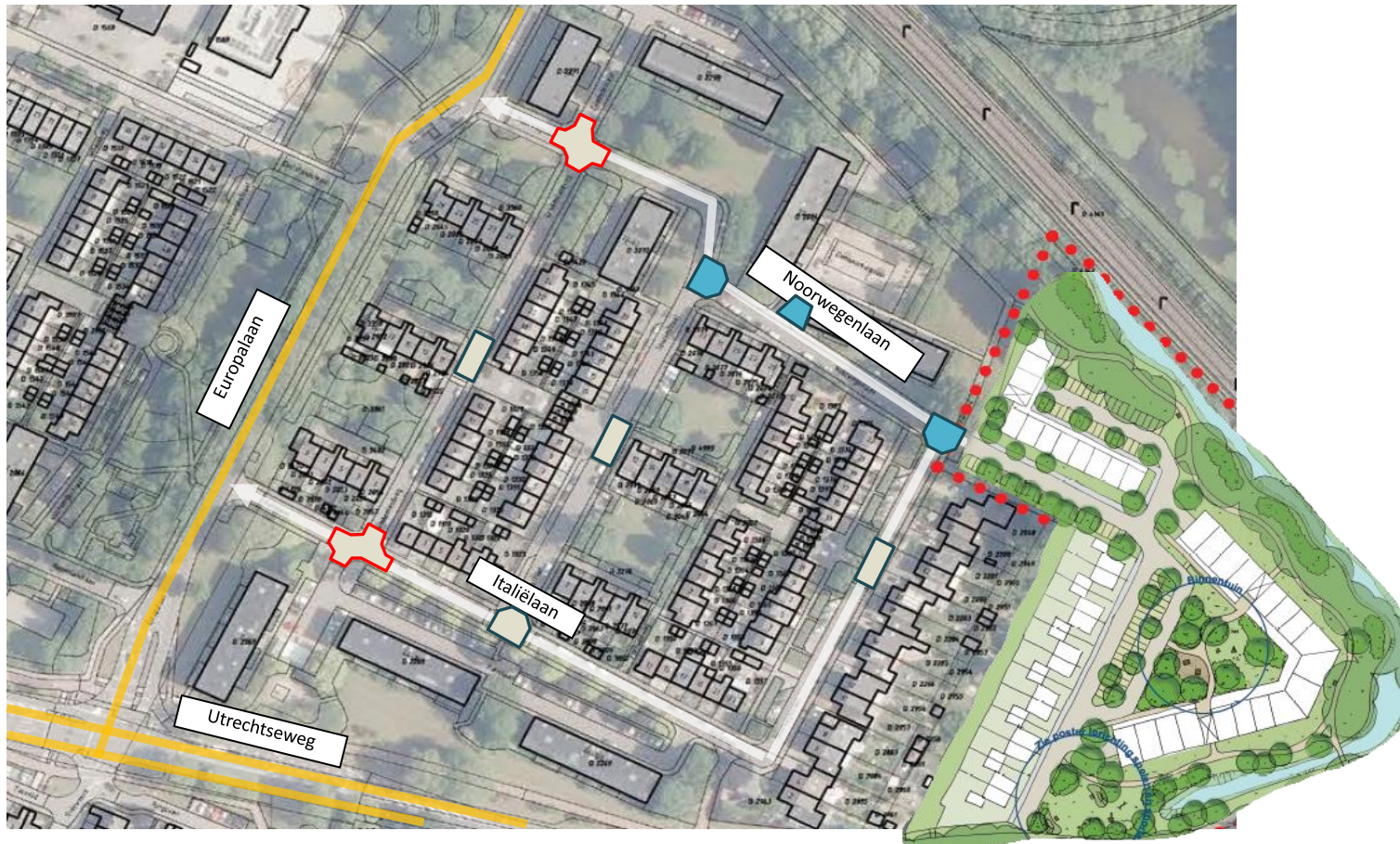
Huidige rijnsnelheid (gedrag):

- Gemeten snelheid sluit aan bij 30km-zone 

Kenmerken 30km-zone (inrichting):

- Gemengd gebruik rijbaan auto & fiets 
- Korte rechtstanden (maximaal 100 meter) 
- Attentie kruispunten (gelijkwaardige voorrang) 

3. Zijn er aanvullende verkeer/snelheidsmaatregelen nodig?



Huidige rijnsnelheid (gedrag):

- Gemeten snelheid sluit aan bij 30km-zone

Kenmerken 30km-zone (inrichting):

- Gemengd gebruik rijbaan auto & fiets
- Korte rechtstanden (maximaal 100 meter)
- Attentie kruispunten (gelijkwaardige voorrang)
- Parkeren op/langs rijbaan toegestaan
- Bij voorkeur klinkerverharding

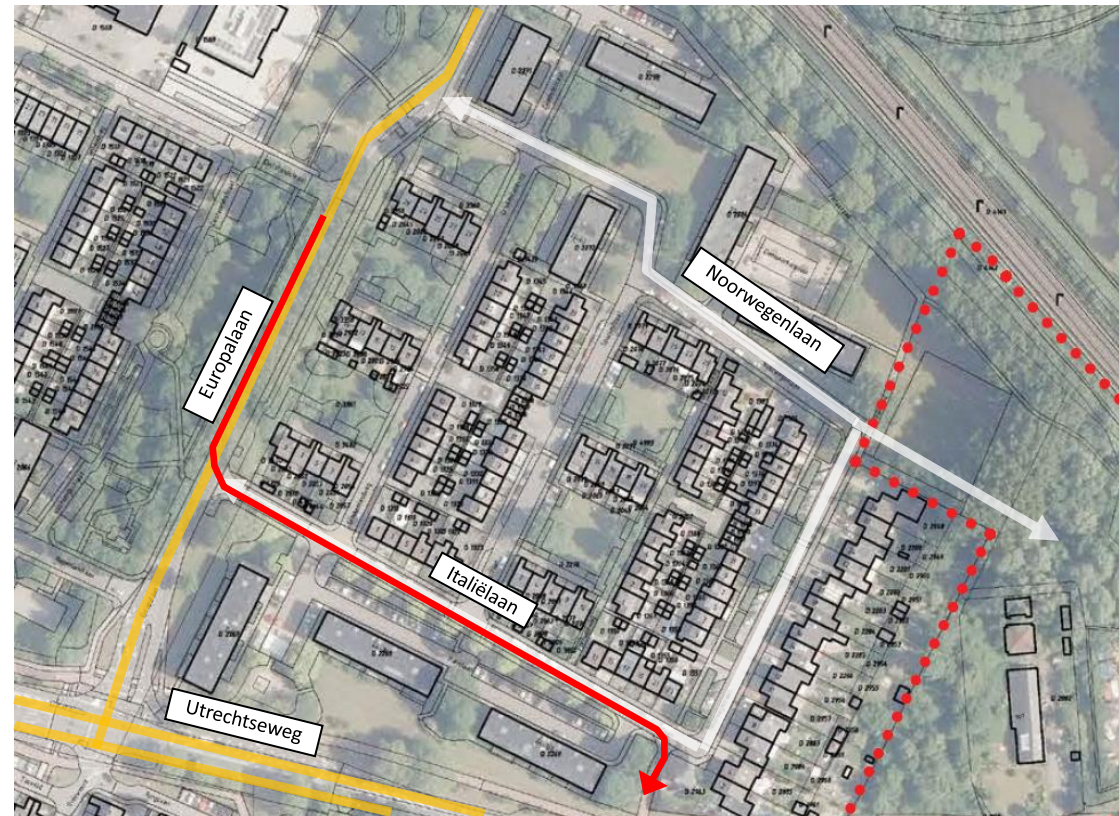
4. Is de aansluiting fietspad Italiëlaan/Noorwegenlaan veilig?

Getoetst op de volgende (veiligheid) aspecten:

- a) Routing & gebruik
- b) Zichtbaarheid/herkenbaarheid
- c) Voorrangssituatie & Snelheid
- d) Vormgeving
- e) Gedrag & 'human factors'

4a. Routing & gebruik

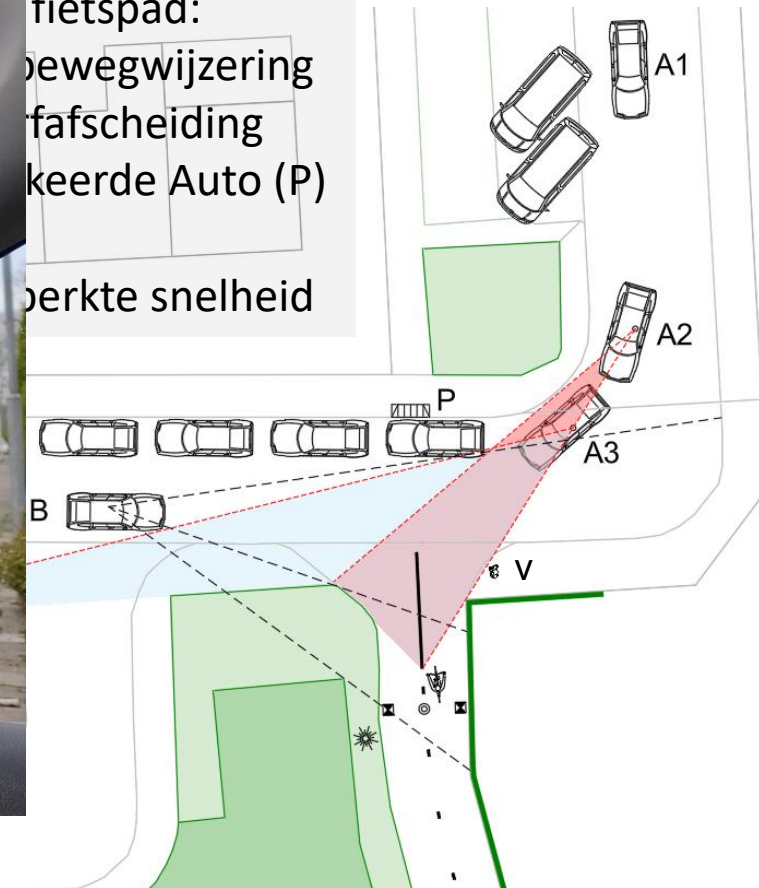
- ❑ Fietsroute Europalaan → Italiëlaan
- ❑ Hierdoor wordt verkeerslicht bij Utrechtseweg omzeild (en tegen richting in fietsen voor kruising voorkomen)
- ❑ Weinig via Noorwegenlaan
- ❑ Aantal fietsers blijft beperkt, maximaal via Italiëlaan:
 - Ochtendspits: 10-15 → / ← 5-8 fietsers
 - Middagspits: 6-10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



4b. Zichtbaarheid / herkenbaarheid



fietspad:
bewegwijzering
afscheiding
keerde Auto (P)
verkeerde snelheid

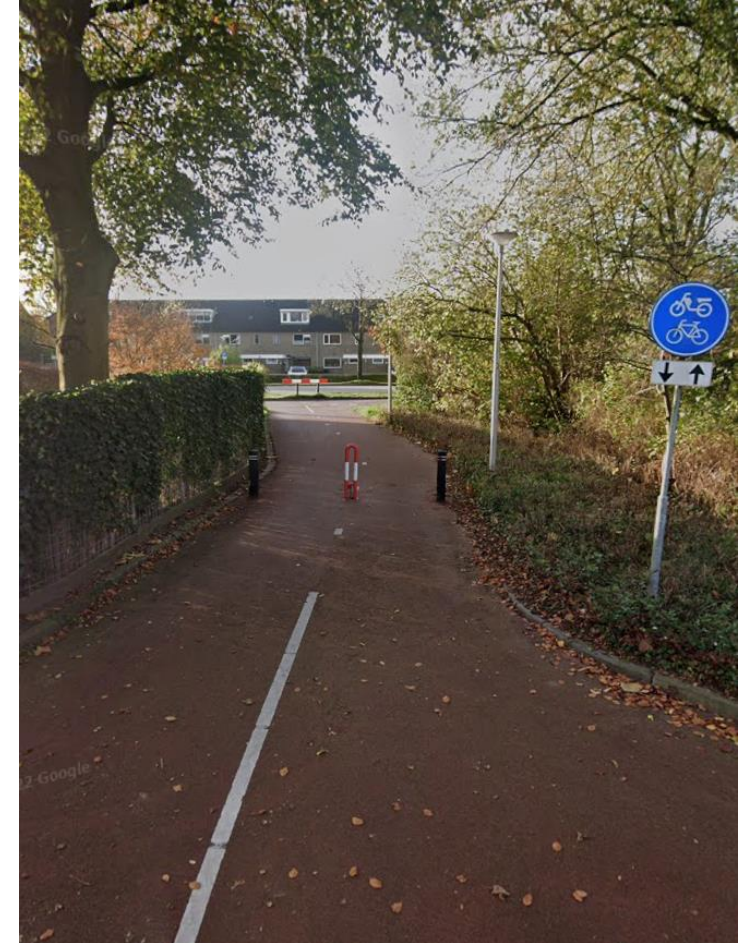


4c. Voorrangssituatie

- ❑ 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
 - ❑ 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
- } inschatting max. 18 km/uur

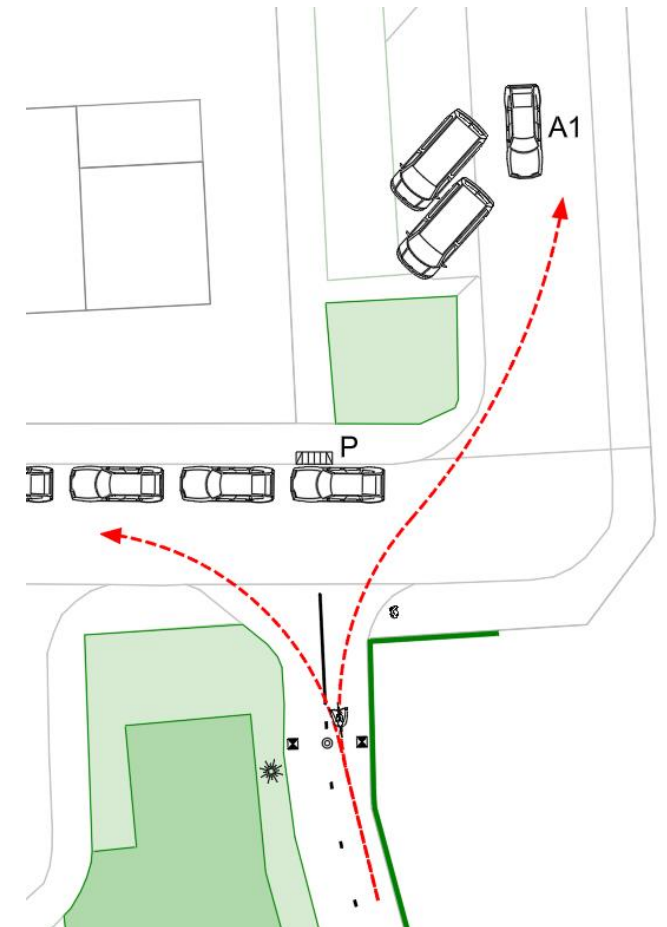
4d. Vormgeving

- ❑ Fietspaaltjes zonder goede (ribbel)markeringen
- ❑ Paaltjes buitenzijde zijn donker en vallen qua zichtbaarheid weg tegen achtergrond (donkere palen <> donker 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 éézijdige fietsongevallen
- ❑ Zeer ruime bochtstraal voor fietser richting Italiëlaan wat kan leiden tot hogere snelheid




4e. Gedrag & 'human factors'

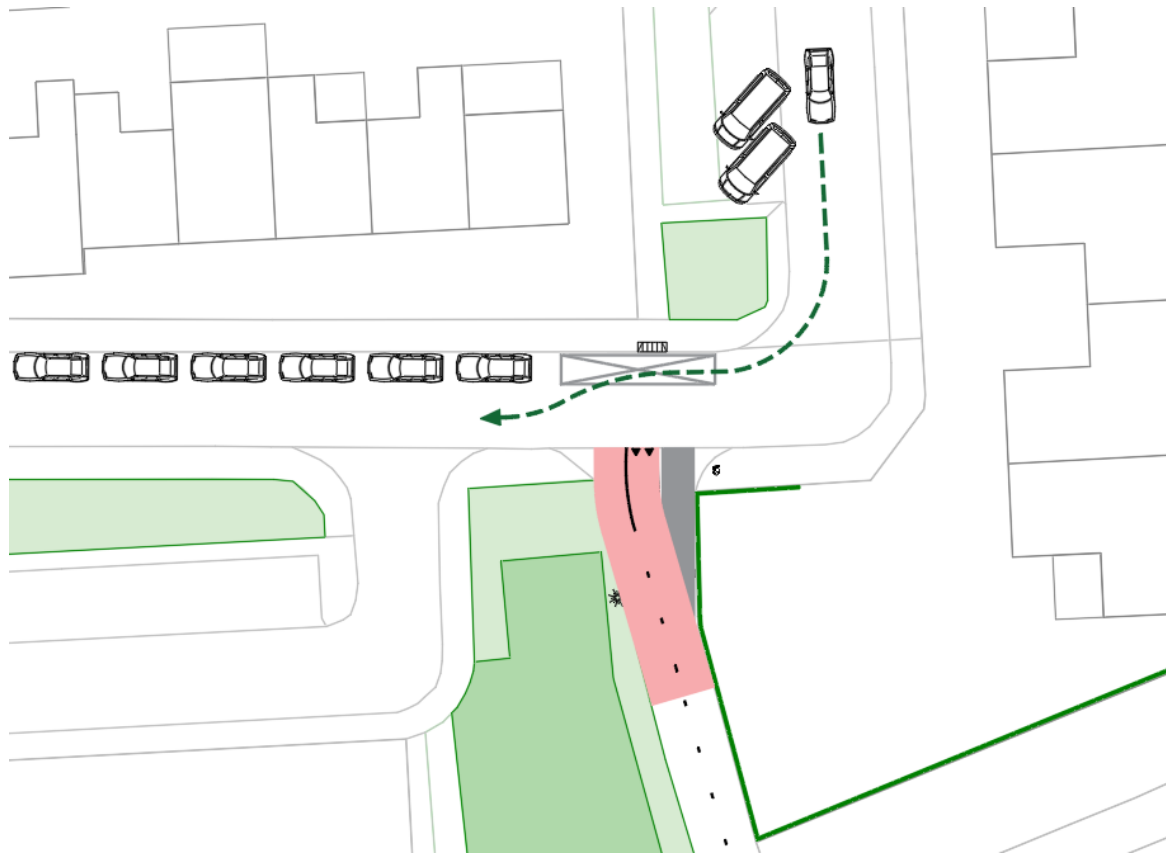
- ❑ Het beperkte gebruik kan ertoe leiden dat autoverkeer niet zo snel een fietser verwacht en daardoor verrast wordt
- ❑ Fietser heeft weinig belemmering (zeer ruime bochtstraal)
- ❑ Kan leiden tot beperkt afremmen/hogere snelheid (m.n. jonge E-bike/Fatbike gebruiker)
- ❑ Fietser richting Noorwegenlaan 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

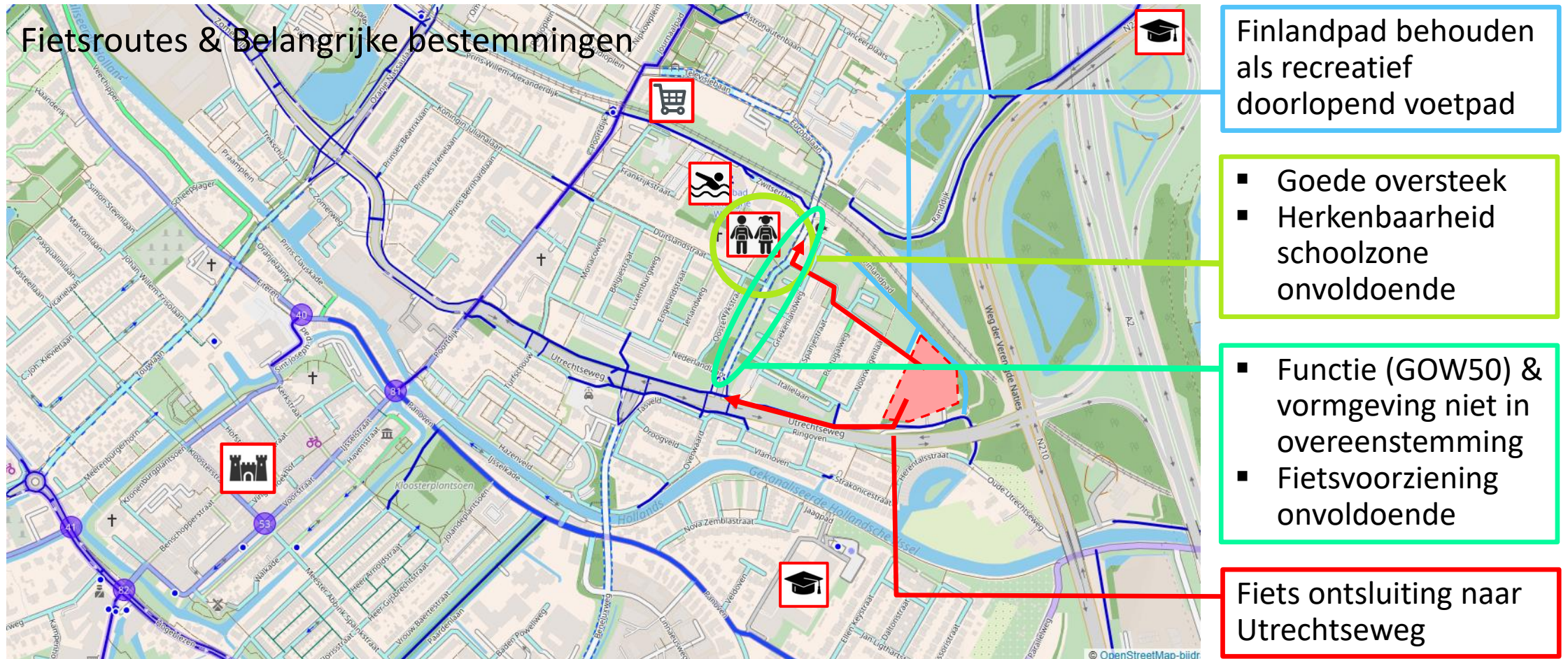
4. Is aansluiting fietspad Italiëlaan/Noorwegenlaan veilig?



Voorstel kleinschalige aanpassingen:

- Kruis op rijbaan om parkeren te voorkomen
- Fietspad uitbuigen + trottoir t.b.v. betere zichthoek
- Krappere bocht aansluiting fietspad
- Fietser uit de voorrang
- Verwijderen fietspalen

5. Aanvullende maatregelen fiets/voet gewenst?



5. Aanvullende maatregelen fiets/voet gewenst?

Schoolzone:

- Gemeente werkt aan nieuw plan voor verbeteren herkenbaarheid schoolzones

Europalaan:

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



Heeft u nog
vragen?

Bedankt voor uw aandacht!

