Verkeersonderzoek Europakwartier Oost IJsselstein

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	KuiperCompagnons
Titel rapport	Verkeersonderzoek Europakwartier Oost IJsselstein
Kenmerk	020580.20250502.R1.03
Kenmerk opdrachtgever	624.134.60
Datum publicatie	2 juli 2025
Projectleider Goudappel	Nathana Parise
Projectteam Goudappel	Nathana Parise en Christiaan Nab
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2-7-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

1.1 Functieprogramma 2

1.2 Leeswijzer 2

2. Verkeersgeneratie 3

2.1 Kencijfers verkeersgeneratie 3

2.2 Resultaat verkeersgeneratie 4

3. Analyse verkeersafwikkeling 5

3.1 Aanpak en uitgangspunten 5

3.2 Verkeersafwikkeling kruispunten 5

3.3 Resultaat vormgeving kruispunten 6

4. Analyse verkeersveiligheid 10

4.1 Aanpak en uitgangspunten 10

4.2 Verkeersintensiteiten 11

4.3 Resultaat verkeersveiligheid 13

5. STOMP 18

6. Conclusie 21

Bijlage 1 Bevindingen schouw 22

Bijlage 2 Wegenscan 24

1. Inleiding

KuiperCompagnons onderzoekt de haalbaarheid van de realisatie van circa 134 woningen aan het Europakwartier Oost in IJsselstein (zie figuur 1.1). De ontsluitingsstructuur sluit direct aan op de Noorwegenlaan en heeft een calamiteitenverbinding aan de zuidkant. Centraal in het plangebied is een parkeerveld voorzien wat bestemd is voor bezoekersparkeren. Het plangebied zal in principe ontsloten moeten worden op de bestaande infrastructuur in de omgeving.

Een dergelijk aantal woningen heeft impact op de bestaande verkeersintensiteiten en stromen in de directe omgeving. KuiperCampagnons heeft Goudappel B.V. gevraagd een verkeersonderzoek op te stellen om de haalbaarheid van de ontsluitingsmogelijkheden.

Voorliggende rapportage is een verkenning naar de verkeerseffecten als gevolg van de beoogde woningbouw op wegvakniveau.

Figuur 1.1.1: Plangebied (bron: opdrachtgever)

1.1 Functieprogramma

Zoals in de inleiding beschreven bestaat het plan aan het Europakwartier Oost uit de realisatie van circa 134 woningen[1]. In tabel 1.1 is het functieprogramma per fase weergegeven.

fase	functie	omvang	aantal	eenheid
1	sociale huurappartementen	57-70 m² gbo	42	woning
2	(midden)dure koop appartementen	65-100 m² gbo	80	woning
3	(dure koop)twee-onder-één kapwoningen	>120 m² gbo	12	woning
totaal			**134**	**woning**

Tabel 1.1.1: Functieprogramma

1.2 Leeswijzer

In voorliggende rapportage worden de resultaten uit de analyses beschreven. In hoofdstuk 2 wordt het resultaat van de verkeersgeneratie[2] beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de analyse van de verkeersafwikkeling en in hoofdstuk 4 de analyse van de verkeersveiligheid. Daar waar zich mogelijk knelpunten voordoen worden mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Het STOMP-principe[3] wordt beschreven in hoofdstuk 5 conform de kenmerken van de ontwikkelingslocatie. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de conclusies beschreven.

1 Conform email van de opdrachtgever d.d. 15 april 2025.

2 De verkeersgeneratie betreft het nieuwe verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling en bestaat uit een optelling van aankomend- en vertrekkend verkeer.

3 STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privé auto.

2. Verkeersgeneratie

De eerste stap in de beoordeling van de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling aan het Europakwartier Oost, is het bepalen van het aantal verkeersbewegingen van en naar de locatie. Deze verkeersbewegingen omvatten onder andere bewoners en bezoekers van de woningen. De bijkomende verkeersbewegingen kunnen van invloed zijn op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten en wegvakken.

Elke functie heeft een bepaalde verkeersgeneratie (het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar een functie) die is opgebouwd uit de verkeersattractie (aankomend verkeer) en de verkeersproductie (vertrekkend verkeer). De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van de woningen is berekend met de meest recente CROW verkeersgeneratiekencijfers[4]. Deze kencijfers geven het aantal verkeersbewegingen per eenheid van de functie weer. Hierbij is een verdere verfijning naar inkomende en uitgaande verkeersbewegingen tijdens de verkeerskundig maatgevende momenten gemaakt (ochtend- en avondspits).

2.1 Kencijfers verkeersgeneratie

De hoeveelheid motorvoertuigbewegingen (mvt) is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en ligging van de locatie. Binnen deze studie is voor de ontwikkellocatie uitgegaan van '*sterk stedelijk*' gebied[5] en een locatie gelegen in '*rest bebouwde kom*'.

CROW hanteert binnen de kencijfers een bandbreedte. De gemeente IJsselstein hanteert voor parkeren de gemiddelde kencijfers. Aansluitend hierop is voor de verkeersgeneratie ook uitgegaan van de gemiddelde kencijfers in de bandbreedte.

In tabel 2.1 is de vertaling van het functieprogramma naar de functies van CROW met bijbehorende kencijfers voor verkeersgeneratie weergegeven in motovoertuigbewegingen (mvt) per weekdag etmaal.

functie CROW	kencijfer weekdag (mvt/etmaal)	eenheid
huur appartement sociaal <75 m² bvo	2,6	woning
koop appartement 75-100 m² bvo	5,6	woning
koop huis twee-onder-één kap	7,8	woning

Tabel 2.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

De kencijfers van CROW betreffen verkeersintensiteiten op een gemiddelde weekdag. De omrekenfactor van week- naar werkdag voor woningen bedraagt conform CROW[6] 1,11.

[4] CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (juni 2024).

[5] IJsselstein heeft circa 1.882 adressen per km² (Bron: https://allecijfers.nl/gemeente/ijsselstein/)

[6] CROW publicatie 272: Kengetallen gemotoriseerd verkeer.

Op basis van de berekende verkeersgeneratie is een vertaling gemaakt naar de verkeersgeneratie in de beide spitsperioden en verder onderscheid in aankomende en vertrekkende motorvoertuigbewegingen. In tabel 2.2 zijn de uitgangspunten voor het ochtend- en avondspitsuur weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in aankomend en vertrekkend verkeer.

functie	weekdag werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
		totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
wonen	**1,11**	**8%**	11%	89%	**9%**	80%	20%

Tabel 2.2: CROW omrekenfactoren

2.2 Resultaat verkeersgeneratie

Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie berekend. In tabel 2.3 zijn de resultaten van de verkeersgeneratie berekeningen voor de werkdag weergegeven in mvt/etmaal en voor de maatgevende spitsuren.

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**

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie ontwikkeling Europakwartier Oost

De totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt afgerond circa **720 mvt/etmaal** op een gemiddelde werkdag, waarvan in het drukste ochtendspitsuur circa 51 vertrekken vanaf de locatie en circa 52 aankomen in het drukste avondspitsuur.

3. Analyse verkeersafwikkeling

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor oplevering van de woningen op de ontwikkellocatie dient dit aangesloten te worden op de openbare wegen in de directe omgeving. In de huidige situatie wordt de locatie ontsloten via de Noorwegenlaan. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar aansluitingen voor aankomend en vertrekkend verkeer en in hoeverre de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op een aansluiting volstaat.

Op donderdag 10 april 2025 is door twee adviseurs van Goudappel een schouw uitgevoerd rond de ontwikkellocatie in de ochtend- en avondspits. De waarnemingen zullen ook als input worden gebruikt voor de volgende hoofdstukken. Een volledige beschrijving van de bevindingen van de schouw is te vinden in Bijlage 1.

3.2 Verkeersafwikkeling kruispunten

Bepalend in de verkeersafwikkeling zijn de kruispunten. In de huidige situatie zijn de meeste kruispunten nabij het plangebied vormgegeven als voorrangskruispunten. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau wordt beoordeeld op basis van de verliestijd en de gemiddelde wachtrijlengte.

3.2.1 Verliestijd

Een indicator voor het beoordelen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de gemiddelde verliestijd. Verliestijd betreft het verschil in tijd tussen een free-flow situatie (zonder te hoeven wachten door ander verkeer) en de benodigde tijd in een spitsuur met verkeer. Anders gezegd, de tijd die een voertuig 'verliest' ten opzichte van een situatie zonder verkeer. In tabel 3.1 zijn de grenswaarden (in seconden) opgenomen die binnen de beoordeling van de verliestijden zijn gehanteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt in de verliestijd voor een hoofdrichting en een zijrichting en naar auto's en fietsers/voetgangers.

verliestijden (s)	hoofdrichting	zijrichting
goed	< 25	< 40
redelijk/matig	30 - 45	40 - 60
slecht	> 45	> 60

Tabel 3.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijd voorrangskruispunt

3.2.2 Gemiddelde wachtrijlengte

Binnen dit criterium is getoetst of de wachtrij die ontstaat gefaciliteerd kan worden, zonder dat een andere rijrichting hierdoor wordt geblokkeerd. Met andere woorden; is er voldoende opstelruimte? Voor de wachtrijlengte is de grenswaarde gelijk aan de lengte van de

opstelstrook of opstelruimte. Bij de inrichting van een kruispuntvormgeving dient rekening gehouden te worden met de maximale gemiddelde wachtrijlengte (95- percentielwaarde; de wachtrij die in 95% van de gevallen niet wordt overschreden). De wachtrijlengtes zijn afgerond naar boven op 5-tallen en gepresenteerd in meters.

In dit onderzoek wordt op basis van expert jugdement een eerste inschatting gemaakt van de verkeerseffecten op kruispuntniveau. Hierin wordt onder andere de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de huidige situatie aanschouwd tijdens de schouw op locatie op twee maatgevende momenten (op donderdag 10 april 2025): de ochtend- en avondspitsperiode. In combinatie met de verkeersgeneratie wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie beredeneerd voor de volgende kruispunten:

- VRI kruispunt Utrechtseweg - Europalaan;
- Voorrangskruispunt Europalaan - Italiëlaan;
- Voorrangskruispunt Europalaan - Noorwegenlaan.

3.3 Resultaat vormgeving kruispunten

Bepalend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de vormgeving van het kruispunt. Vertrekpunt in de analyse is de huidige/bestaande vormgeving van de verschillende onderzochte kruispunten.

De gemeente IJsselstein heeft gegevens verstrekt[7] over de verkeersintensiteit in het gebied voor het basisjaar 2017 en het referentiejaar 2024. Dit omvat ook gegevens over de ochtend- en avondspits en de gemiddelde I/C-waarde[8] van de wegen rondom de ontwikkeling. Tabel 3.2 toont de huidige gemiddelde I/C-waarde.

	weg	gemiddelde I/C-waarde
ochtendspits	Utrechtseweg O	0,67
	Utrechtseweg W	0,57
	Europalaan	0,37
avondspits	Utrechtseweg O	**>0,8**
	Utrechtseweg W	0,71
	Europalaan	0,39

Tabel 3.2: Gemiddelde I/C-waarde (bron: gemeente IJsselstein)

De gemiddelde I/C-waarde in de huidige situatie is hoger dan 0,8 aan de Utrechtseweg (oostkant, waar ook tijdens de schouw een wachtrij van ongeveer 15 auto's (circa 80 meter) is waargenomen tijdens de piekuren). Op de Europalaan is de gemiddelde I/C-waarde circa 0,4 en op de andere wegvakken nog lager. Deze wegen hebben capaciteit om het extra verkeer van de ontwikkeling te verwerken. De Utrechtseweg is nu al wel een aandachtspunt.

7 Conform e-mail van de opdrachtgever d.d. 8 april 2025.

8 I/C is de verhouding tussen de Intensiteit en de Capaciteit op een wegvak, combinatie van wegvakken of een weg. Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van 0,7 of lager er geen of weinig congestie zal optreden; 0,7 - 0,9 het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben, bijvoorbeeld tijdens de spits; 0,9 of hoger er structurele filevorming op zal treden.

Opmerkelijk is dat tijdens de schouw op locatie een ander patroon is waargenomen, waarbij de ochtendspits drukker was dan de avondspits. Over het algemeen komen de andere waarnemingen op locatie overeen met de informatie die de gemeente heeft verstrekt op basis van het verkeersmodel: het kruispunt Utrechtseweg/Europalaan is de drukste locatie en de overige wegvakken in de wijk hebben een beperkte verkeersintensiteit.

VRI kruispunt Utrechtseweg - Europalaan

Figuur 3.1: VRI kruispunt Utrechtseweg - Europalaan (bron: Cyclomedia)

Op het met verkeerslichten (VRI) geregelde kruispunt tussen Utrechtseweg en Europalaan zit de rechtsaf strook op de oostelijke tak van de Utrechtseweg in de huidige situatie al aan zijn capaciteit (zie tabel 3.2)[9]. Dit is ook waargenomen bij de schouw op locatie.

De Utrechtseweg is de verbinding met het centrum van IJsselstein naar de westkant en met de N210 snelweg, Nieuwegein en Utrecht naar de oostkant, en zal naar verwachting de meest gebruikte weg zijn voor de nieuwe bewoners (en bezoekers) van de ontwikkeling, met ongeveer 90% van het nieuwe verkeer. Dit komt neer op 650 extra verkeersbewegingen per werkdag, waarvan ongeveer 46 's ochtends vertrekken vanaf de ontwikkelingslocatie en 47 's avonds aankomen (tijdens spitsuur). Dit komt neer op minder dan 1 extra auto per minuut. De Europalaan zal functioneren als een verbinding tussen de ontwikkeling (aan de Noorwegenlaan) en de Utrechtseweg, waarbij 100% van het nieuwe verkeer zal worden ontvangen, wat zorgt voor 720 extra verkeersbewegingen op een werkdag. Met het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling zal dit kruispunt tussen de Utrechtseweg en de

[9] In de Knelpuntanalyse IJsselstein (Sweco; projectnr.: 51013636 d.d. 08-03-2023) is aangegeven dat '*Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Utrechtseweg – Beneluxweg – Europalaan zit op de grens van zijn capaciteit, waarbij de lengte van enkele opstelvakken onvoldoende is*'.

Europalaan nog drukker worden, wat zal leiden tot (iets) langere wachtrijen bij deze twee wegen. Ten opzichte van de huidige verkeersbelasting is de toename als gevolg van het plan echter (zeer) beperkt.

Voorrangskruispunt Europalaan - Italiëlaan

Figuur 3.2: Voorrangskruispunt Europalaan - Italiëlaan (bron: Cyclomedia)

Op het voorrangskruispunt tussen de Europalaan en de Italiëlaan is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op basis van het huidige ontwerp voldoende. Door de ligging in het netwerk is het aannemelijk dat het verkeer aankomend vanaf de Utrechtseweg/Europalaan richting de ontwikkellocatie vooral rijdt via de Italiëlaan. Voor vertrekkend verkeer is het in de huidige vormgeving minder vanzelfsprekend dat deze route wordt gevolgd (de Noorwegenlaan is dan ook een logischere optie). De Italiëlaan en Noorwegenlaan zijn relatief rustige wegen, zowel in de ochtend- als in de avondspits. Hieruit wordt geconcludeerd dat er nog restcapaciteit is op basis van het huidige ontwerp.

Met het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling zal dit kruispunt logischerwijs drukker worden, maar kan het verkeer in de toekomst naar verwachting nog steeds verwerken. Naar verwachting volstaat de huidige vormgeving om het verkeer in de toekomst af te wikkelen.

Voorrangskruispunt Europalaan – Noorwegenlaan

Figuur 3.3: Voorrangskruispunt Europalaan - Noorwegenlaan (bron: Cyclomedia)

Op het kruispunt tussen Europalaan en Noorwegenlaan heeft het wegvak van Europalaan voorrang. De verkeersafwikkeling is hier vergelijkbaar met het kruispunt tussen de Europalaan en de Italiëlaan en dezelfde conclusies kunnen hier worden gegeven. Er wordt verwacht dat in de ochtend meer verkeer van de ontwikkeling zal verlaten via de Noorwegenlaan vanwege de locatie van de nieuwe parkeerplaatsen, die aan deze straat zullen worden ontsloten. In de avond kan de verkeersstroom meer gesplitst worden tussen de Noorwegenlaan en de Italiëlaan. Beide straten hebben voldoende capaciteit voor de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie verkeersafwikkeling

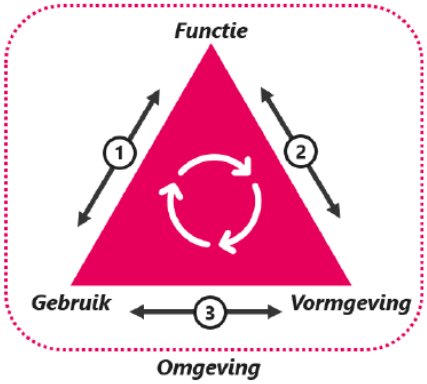
Op basis van bovenstaande verkenning van de kruispunten wordt geconcludeerd dat de kruispunten in de huidige situatie goed functioneren. In de toekomstige situatie, met het verkeer dat door de ontwikkeling wordt toegevoegd, zullen de kruispunten drukker worden en zullen als gevolg daarvan de wachtrijen (beperkt) toenemen. Omdat de toenames beperkt zijn leidt dit naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten. Een uitzondering is het VRI-kruispunt Utrechtseweg/Europalaan, waar de gemiddelde I/C-waarde al hoger is dan de grens en waar in de spits wachtrijen staan. Om het extra verkeer te faciliteren is het verlengen van de rechtsaf voorsorteerstrook gewenst. In de ochtend zal de ontwikkeling hier niet veel invloed hebben, maar in de avond wordt verwacht dat de bewoners deze rijstrook ook zullen gebruiken om rechtsaf te slaan in de richting van de nieuwe woningen. Overigens is dit ook bij de gemeente IJsselstein reeds bekend[10].

[10] In de Knelpuntanalyse IJsselstein (Sweco; projectnr.: 51013636 d.d. 08-03-2023) is aangegeven dat '*Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Utrechtseweg – Beneluxweg – Europalaan zit op de grens van zijn capaciteit, waarbij de lengte van enkele opstelvakken onvoldoende is*'.

4. Analyse verkeersveiligheid

4.1 Aanpak en uitgangspunten

Een belangrijk criterium in de beoordeling van de verkeersveiligheid is het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg. Binnen de bebouwde kom is het handboek 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV) in principe leidend. Buiten de bebouwde kom staan de richtlijnen beschreven in het Handboek Wegontwerp. Goudappel heeft op basis van de verschillende richtlijnen een tool ontwikkelt, waarin het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de wegvakken conform de richtlijnen in Duurzaam Veilig[11] kan worden beoordeeld. De tool is genaamd de *Wegenscan* (zie voor een uitgebreide toelichting het roze kader op de volgende pagina). Input in de Wegenscan bestaat onder andere uit de huidige vormgeving van de wegvakken. Op basis van dit evenwicht is het planeffect beoordeeld.



Figuur 4.1: Duurzaam Veilig: evenwicht tussen functie, vormgeving en het gebruik

Verkeer ontstaat vanuit een verplaatsing tussen een herkomst en een bestemming. Daarin gedraagt dit zich net als water en kiest voor de weg van de minste weerstand: 1) de snelste route tussen A en B of 2) de kortste route. De directe ontsluitingsmogelijkheden van de beoogde ontwikkeling worden gevormd door de Italiëlaan en Noorwegenlaan. Daarna komt het verkeer aan op de Europalaan en de verwachting is dat het meeste verkeer via de Utrechtseweg zal rijden. In de analyse naar de verkeersveiligheid op wegvakniveau gaan we daarom op die vier wegen.

De analyse op wegvakniveau is uitgevoerd met behulp van de Wegenscan en een schouw op locatie. Middels een schouw op locatie is inzicht verkregen in het huidige verkeerskundig functioneren, alsmede de belangrijkste kenmerken ten aanzien van de vormgeving als input voor de Wegenscan. Uitgangspunt hierin is de huidige vormgeving. Op basis hiervan wordt een uitspraak gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. De toekomstige

[11] Landelijke visie waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting, zodat gebruikers weten wat van hen verwacht wordt.

verkeersintensiteit (huidige verkeersintensiteit + verkeersgeneratie van de ontwikkeling) wordt afgezet tegen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Dit is herleidbaar vanuit (recente/bruikbare) verkeerstellingen opvraagbaar bij de gemeente. Daar waar mogelijk sprake is van een mismatch worden tekstueel globale oplossingsrichtingen beschreven.

Wegenscan Goudappel

De wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functiegebruik van de weg. De tool richt zich op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom, met de nadruk op de zogenaamde grijze wegen: wegen met een vorm, functie en gebruik die niet optimaal op elkaar aansluiten. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van richtlijnen beschreven in Duurzaam Veilig en verschillende CROW publicaties. Het resultaat is een theoretische streefwaarde met name gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid. De volgende aspecten worden beoordeeld:
1. Gebruik van de weg - vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen
2. Vormgeving van de weg – functie: basiskenmerken
3. Functie van de weg - vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie

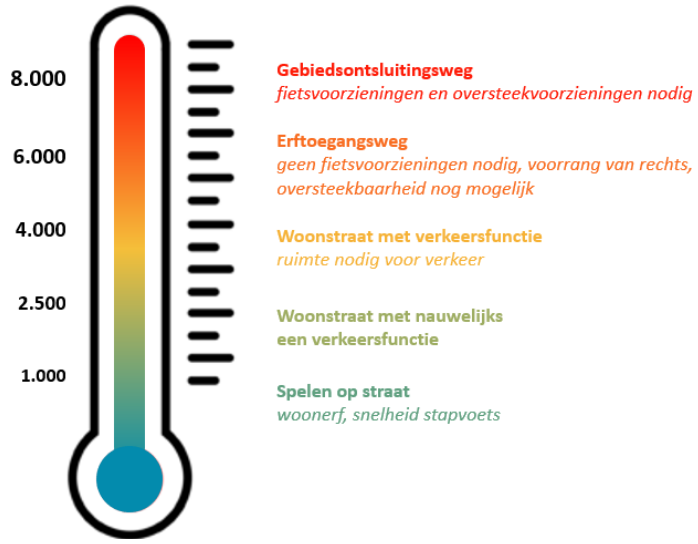
Intensiteitsgrenzen

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst? Kan de bus veilig stoppen?

De wegenscan toetst in het onderdeel intensiteitsgrenzen aan al deze aspecten. De laagste intensiteit – de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele intensiteit op een bepaald weggedeelte.

4.2 Verkeersintensiteiten

Per wegcategorie zijn passende intervallen van de verkeersintensiteit bekend uit de richtlijnen (zie figuur 4.2). Zo geldt bijvoorbeeld voor woonerven een maximale gewenste verkeersintensiteit van 1.000 mvt/etmaal en voor erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/h een maximale verkeersintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etmaal.



Figuur 4.2: Intensiteitsgrenzen

De beschreven verkeersintensiteiten zijn geen harde grenswaarden, maar geven een indicatieve waarde over de hoeveelheid verkeer die binnen de bestaande vormgeving goed kan worden afgewikkeld. Een overschrijding van deze waarden leidt niet direct tot een verkeerskundig knelpunt, maar er kunnen zich situaties voordoen, wat leidt tot hinder.

De nieuwe woningen leiden tot meer verkeer op de omliggende wegvakken rondom het plangebied. Afhankelijk van de locatie van de aansluiting van het plangebied op de bestaande infrastructuur zullen de wegvakken en kruispunten in de omgeving zwaarder belast worden. Middels een verkeersonderzoek wordt de verkeerskundige impact in beeld gebracht op wegvak- en kruispuntniveau. Uitgangspunt hierin is de berekende verkeersgeneratie en een aangenomen verkeersverdeling over de wegvakken. De verkeersgeneratie van de geplande woningen is opgenomen in tabel 2.3 van deze rapportage. Figuur 4.3 hieronder toont de verwachte verkeersverdeling op de wegvakken in de omgeving van het plangebied.

Figuur 4.3: Verkeersverdeling in de omgeving van het plangebied

In tabel 4.1 zijn de verkeersintensiteiten op de wegvakken in de omgeving van het plangebied weergegeven. De gepresenteerde waarden betreffen motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde werkdag als gevolg van de beoogde woningbouw.

weg	maximaal wenselijk verkeersintensiteit	verkeersintensiteit ref. jaar 2040	verkeersgeneratie ontwikkeling	toekomstige verkeersintensiteit
Utrechtseweg	< 25.000 mvt/etmaal	27.807 mvt/etmaal	650 mvt/etmaal (90%)	**28.457 mvt/etmaal**
Europalaan	< 10.000 mvt/etmaal	6.293 mvt/etmaal	750 mvt/etmaal (100%)	**7.043 mvt/etmaal**
Noorwegenlaan	< 6.000 mvt/etmaal	226 mvt/etmaal	430 mvt/etmaal (60%)	**656 mvt/etmaal**
Italiëlaan	< 6.000 mvt/etmaal	745 mvt/etmaal	290 mvt/etmaal (40%)	**1.035 mvt/etmaal**

Tabel 4.1: Toekomstige verkeersintensiteiten op de wegvakken

4.3 Resultaat verkeersveiligheid

De verkeersgeneratie voor het plan is verdeeld over het bestaande netwerk. Hieronder zijn de gevolgen voor het verkeer op de bestaande wegen beschreven. In bijlage 2 staan de invoer en resultaten van de Wegenscan per wegvak.

Utrechtseweg

Figuur 4.4: Profiel van de Utrechtseweg (bron: Cyclomedia)

De Utrechtseweg functioneert als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW 50km/uur). Op de weg geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en is over de volledige lengte voorzien van (twee richten)fietsstroken aan beide kanten, met een breedte van circa 3,50 meter. Er is ook een trottoir op een deel van de weg met een breedte van 2,00 meter. In de referentiesituatie (prognosejaar 2040) bedraagt de verkeersintensiteit circa 27.800 mvt/etmaal. De totale rijbaan heeft twee richtingen en een breedte van 10,00 tot 16,50 meter (breder op het VRI kruispunt). Naast de Utrechtseweg is er ook een parallelweg 5,00 meter breed.

Kruispunten aan de Utrechtseweg zijn vormgegeven als VRI kruispunt of voorrangkruispunt. In de ochtend en avond is er een wachtrij van ongeveer 15 auto's bij het kruispunt Utrechtseweg/Europalaan. In de toekomst zal de Utrechtseweg blijven functioneren als het is, met een toekomstige verkeersintensiteit van circa 28.400 mvt/etmaal. Ten opzichte van de huidige verkeersbelasting is de toename als gevolg van het plan echter zeer beperkt: een toename van circa 2% ten opzichte van de verkeersintensiteit van het prognosejaar 2040.

Europalaan

Figuur 4.5: Profiel van de Europalaan (bron: Cyclomedia)

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is de snelheidslimiet meestal 50 km/uur, soms hoger. Er zijn meestal gescheiden voorzieningen voor (snor)fietsers. Bij voorkeur is dit een fysiek gescheiden fietspad. Minder veilig, maar ook vaak toegepast, is een fietsstrook die door een (on)onderbroken lijn is afgescheiden van de rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt voor een GOW-50 km/h 10.000-25.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van zijn ontwerp.

Voor de Europalaan is, vanwege de aanwezige fietspaden die niet fysiek gescheiden zijn van het verkeer, de maximaal wenselijke verkeersintensiteit ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is om de veiligheid van alle gebruikers te garanderen, conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Een hogere verkeersintensiteit leidt tot een verslechtering van de oversteekbaarheid van het wegvak. Bij een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 mvt/etmaal is het advies om het fietspad fysiek van de weg te scheiden.

Het wegvak is over de volledige lengte voorzien van fietsstroken aan beide kanten met een breedte van circa 1,50 meter. In de referentiesituatie (prognosejaar 2040) bedraagt de verkeersintensiteit circa 6.300 mvt/etmaal. Kruispunten zijn vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt en voorrangskruispunt.

Op basis van de ligging van deze weg in het netwerk ten opzichte van de ontwikkellocatie lijkt het logisch dat 100% van de nieuwe bewoners en bezoekers deze weg zullen gebruiken. In de toekomstige situatie zal de verkeersintensiteit toenemen tot circa 7.000 mvt/etmaal. Daarmee wordt de wenselijke verkeersintensiteit voor dergelijke wegen van circa 10.000 mvt/etmaal niet overschreden.

Noorwegenlaan

Figuur 4.6: Profiel van de Noorwegenlaan (bron: Goudappel)

Op de Noorwegenlaan geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur en in de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 230 mvt/etmaal. Deze weg wordt voornamelijk gebruikt voor het bereiken van de woningen langs de weg. Met de beoogde ontwikkeling zal de toekomstige verkeersintensiteit circa 650 mvt/etmaal bedragen.

De Noorwegenlaan heeft tweerichting, een breedte van 6,00 meter en haaks- en langs (openbare)parkeerplaatsen. De weg verbindt de bestaande woningen met de Europalaan. In de toekomst zal deze weg op dezelfde manier gebruikt worden, met het extra verkeer van de ontwikkeling. Ondanks de theoretische toename wordt in de toekomstige situatie de maximaal wenselijke verkeersintensiteit niet overschreden. Er worden hier geen verkeersproblemen verwacht.

Italiëlaan

Figuur 4.7: Profiel van de Italiëlaan (bron: Goudappel)

De Italiëlaan is een 30 km/uur weg en de beschrijving van de Noorwegenlaan past hier ook. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit circa 750 mvt/dag en in de toekomst, inclusief de beoogde ontwikkeling zal dit 1.030 mvt/dag bedragen.

De Italiëlaan is een tweerichtingsweg met een breedte van 6,00 meter. Bij de schouw op locatie werd waargenomen dat er 's ochtends en 's avonds veel auto's langs de weg geparkeerd stonden. Deze weg is een alternatief om vanaf de Noorwegenlaan de Europalaan te bereiken.

Conclusie verkeersveiligheid

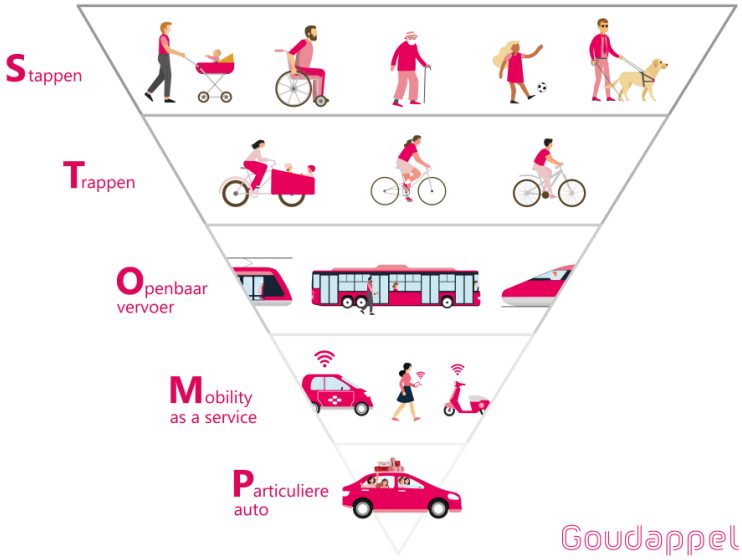
Op basis van bovenstaande analyse van de wegvakken kan worden geconcludeerd dat de wegen in de huidige situatie goed functioneren en hun ontwerp is afgestemd op hun functie, conform de resultaten van de Wegenscan.

Op de Noorwegenlaan en Italiëlaan is de huidige verkeersintensiteit laag. Het extra verkeer van en naar de beoogde ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op deze wegen uiteraard verhogen, maar zal slechts ongeveer 20% van de capaciteit voor dit soort wegen bereiken.

De Utrechtseweg is een aandachtspunt, aangezien deze weg in de huidige situatie al druk is. Door de beoogde ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op deze weg ook toenemen, maar proportioneel zal het effect van de ontwikkeling (ongeveer 50 extra motorvoertuigen in de spitsuren) zich vermengen met het huidige verkeer en zal het naar verwachting geen grote verstoringen veroorzaken.

5. STOMP

Om de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie verder te beschrijven wordt gebruik gemaakt van het STOMP-principe. Deze afkorting komt uit Vlaanderen waarmee in de mobiliteitsplanning een prioritering wordt aangegeven. In volgordelijkheid betekent dit: Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en ten slotte de Privéauto, zoals te zien in figuur 5.1.



Figuur 5.1: Visualisatie STOMP-principe

Stappen

De ontwikkellocatie bevindt zich in het Europakwartier Oost. Op loopafstand zijn meerdere scholen, supermarkten[12], winkels en bushaltes te bereiken. De looproutes in de buurt zijn duidelijk en veilig en ingericht voor de voetganger. Dit kenmerkt zich door goede verlichting, brede trottoirs en lage snelheden van overige voertuigen.

Langs enkele wegvakken ontbreekt het trottoir en is er enkel een grasstrook aanwezig (zoals de Europalaan, bij het kruispunt met de Utrechtseweg). Op regenachtige dagen is het aannemelijk dat voetgangers deze stukken vermijden, waardoor zij oversteken naar de overzijde of genoodzaakt zijn om (tijdelijk) op de rijbaan te lopen. Idealiter worden de trottoirs over de volledige lengte van het blok doorgetrokken, zodat voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

[12] Conform opgave van de gemeente IJsselstein (e-mail d.d. 24 mei 2025), zijn er plannen om de bestaande Jumbo supermarkt te verplaatsen naar Clinckhoeff, waardoor deze supermarkt niet meer op loopafstand van de ontwikkeling zal liggen.

Trappen

Lopen in het gebied is een optie, maar een nog snellere optie is de fiets. Binnen 5 minuten fietsen de nieuwe bewoners van de beoogde ontwikkeling naar voorzieningen.

IJsselstein werkt aan haar fietsnetwerk en fietsveiligheid, wat naadloos aansluit op de doelstelling om fietsen te stimuleren (Mobiliteitsplan IJsselstein 'Gezond op weg naar 2030'). Met ruime fietspaden en fietsenstallingen is fietsen een uiterst praktische manier van vervoer voor bewoners. De beschikbaarheid van veilige fietsenstallingen binnen de ontwikkeling kan fietsen als vervoermiddel bevorderen, waardoor de afhankelijkheid van auto's en de vraag naar parkeerplaatsen verder wordt verminderd. Dit betekent inpandig fietsparkeren, goede verlichting en goed toegankelijk te bereiken, zonder dat men wordt gehinderd door obstakels zoals hellingen, zware deuren, drempels en trappen.

De afstelling van de verkeerslichten voor langzaam verkeer kan beter, vooral bij de oversteek van de Utrechtseweg naar de Beneluxweg (bushalte Overwaard), waar de wachttijd regelmatig lang is.

Openbaar Vervoer

Het Europakwartier Oost is goed verbonden door verschillende buslijnen in verschillende richtingen, waardoor bewoners gemakkelijk de stad en omliggende gebieden kunnen bereiken zonder afhankelijk te zijn van eigen vervoer.

Aan de Beneluxweg (bushalte Overwaard[13]), op ongeveer 500 meter van de ontwikkelingslocatie, rijden elk kwartier buslijnen 31, 195 en 295 die Utrecht in minder dan een half uur bereiken. Aan de Randdijk op 650 meter van de ontwikkelingslocatie biedt de tramhalte Hooghe Waerd, IJsselstein (R-net / U-OV lijn f 21) ook elke 10-15 minuten een optie naar Nieuwegein/Utrecht. Dit stelt bewoners en bezoekers in staat om gemakkelijk binnen de stad en daarbuiten te reizen zonder de noodzaak van een privéauto.

De bushalte langs de Europalaan wordt niet door een dagelijks bus bediend. Hier komt enkel de nachtbus en in geval de tram niet rijdt de vervangende bus.

Mobility as a Service (MaaS)

De ontwikkeling kan het gebruik van deelmobiliteitsoplossingen ondersteunen, wat de afhankelijkheid van privéauto's nog verder kan verminderen. Op deze locatie is geen betaald parkeren ingevoerd. Aangezien parkeren op straat gratis is, stimuleert dit bestuurders niet om te betalen voor een alternatieve optie. Deelfietsen of deelscooters bieden hier waarschijnlijk een beter optie[14].

---

13 Om deze halte vanaf de ontwikkelingslocatie te bereiken, moet de Utrechtseweg via verkeerslichten worden overgestoken. Het is van belang dat het verkeerslichtsysteem zodanig wordt geregeld dat de wachttijden voor fietsers en voetgangers tot een minimum worden beperkt (<1 minuut).

14 Parkeren en deelmobiliteit vallen buiten het kader van dit rapport. Op dit moment is het daarom niet bekend of dit een haalbare optie is voor de voorgestelde ontwikkeling.

Privéauto

Openbare (gratis) parkeerplaatsen op straat zijn beschikbaar in het gebied. Tijdens de schouw op locatie werd opgemerkt dat deze opzettelijk gebruikt werden, ook omdat veel woningen geen eigen parkeerplaats hebben (de flatgebouwen wel).

Bij de beoogde ontwikkeling worden parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners aangeboden in een parkeergarage en zullen parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd voor bezoekers en bewoners van de sociale huurappartementen.

Het aanbieden van ongeveer 1 of meer parkeerplaatsen per woning heeft een tegengesteld effect op het aanbieden van meer actieve en duurzame mobiliteitskeuzes. Dit is eigenlijk een weerspiegeling van het vigerende parkeerbeleid van IJsselstein, dat dateert uit 2006 en hogere parkeernormen heeft in vergelijking met meer recent parkeerbeleid.

Conclusie STOMP-principe

Bij de ontwikkellocatie in Europakwartier Oost kunnen diverse vormen van duurzame mobiliteit worden gefaciliteerd. Op loopafstand zijn basisvoorzieningen en openbaar vervoer bereikbaar, waarbij veilige en overzichtelijke looproutes grotendeels aanwezig zijn. Op enkele wegvakken is echter geconstateerd dat trottoirs ontbreken, wat tot onveilige situaties voor voetgangers kan leiden. Idealiter is het gewenst dat de trottoirs zijn doorgetrokken om oversteken tot een minimum te beperken. Binnen een straal van vijf tot tien minuten fietsen kunnen veel voorzieningen worden bereikt. Door de bestaande fietspaden en de aanleg van stallingen wordt fietsen als primaire vervoerswijze ondersteund. De tram en buslijnen bieden frequente en directe verbindingen met Nieuwegein, Utrecht en andere steden, waardoor reizen zonder privéauto wordt vereenvoudigd. Desondanks wordt geconcludeerd dat de geplande hoeveelheid parkeerplaatsen voor auto's de inzet op actieve en duurzame modaliteiten deels ondermijnt.

6. Conclusie

KuiperCompagnons onderzoekt de haalbaarheid van de realisatie van circa 134 woningen aan het Europakwartier Oost in IJsselstein en heeft Goudappel B.V. gevraagd een verkeersonderzoek op te stellen om de haalbaarheid van de ontsluitingsmogelijkheden rond het plangebied.

Op basis van de verkenning van de verkeerseffecten van de beoogde woningbouw in het gebied wordt geconcludeerd dat de huidige infrastructuur goed functioneert. De ontwikkeling zal naar verwachting leiden tot een toename van circa 720 motor motorvoertuigen per etmaal. Hoewel er geen knelpunten worden verwacht, zal de druk op de kruispunten toenemen, met mogelijk (beperkt) langere wachttijden tot gevolg. Proportioneel zal het effect van de ontwikkeling zich vermengen met het huidige verkeer en zal het naar verwachting geen grote verstoringen veroorzaken, zelfs bij de Utrechtseweg. Gezien de huidige situatie daar is het echter wenselijk dat de wegcapaciteit wordt herzien om de verkeersafwikkeling te waarborgen.

De wegvakken zelfs vertonen geen (grote) knelpunten. De verkeersintensiteit op de analyseerde wegen zal toenemen door autonome groei en de beoogde ontwikkeling. Om te voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en het STOMP-principe, is het gewenst om de fietssuggestiestroken op de Europalaan breder of apart te maken en de trottoirs die ontbreken door te trekken. Deze maatregelen zouden de verkeersveiligheid verbeteren, maar zijn geen niet direct nodig voor of een gevolg van de ontwikkeling zelf.

Bijlage 1 Bevindingen schouw

Op 10 april 2025 is een schouw uitgevoerd in Europakwartier Oost te IJsselstein. Het betrof de parkeer- en verkeerssituatie in het gebied, waar circa 140 nieuwe woningen zullen komen. De schouw is uitgevoerd door Nathana Parise en Christiaan Nab, adviseurs parkeren en locatieontwikkelingen. Ze liepen en reden door de verschillende straten, bekeken de parkeerplaatsen, hebben de kruispunten tussen de Noorwegenlaan en Italiëlaan met de Europalaan verschillende keren in- en uitgereden en observeerden het gedrag van de weggebruikers. De schouw is uitgevoerd tussen 7.45 en 8.45 uur in de ochtend, bij het passeren van het kruispunt tussen de Utrechtseweg en Europalaan rond circa 13.45 uur in de middag en in de avondspitsperiode tussen 16.30 en 17.30 in de middag.

De schouw begon in de ochtend bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt Utrechtseweg/Europalaan. Op dit kruispunt zijn geen bijzondere situaties waargenomen. Het verkeer verliep vlot in alle richtingen gedurende de volledige observatieperiode van één uur. Er waren geen opvallende pieken in de verkeersintensiteit; de doorstroming bleef constant. Er zijn echter twee aandachtspunten geïdentificeerd:

1. **Utrechtseweg (oost → westelijke richting):** Telkens wanneer het verkeerslicht op rood sprong, werd een wachtrij van ongeveer 15 auto's waargenomen. De groenfase op deze tak van het kruispunt is relatief kort, ongeveer 30-40 seconden. Deze korte duur lijkt bij te dragen aan de terugkerende voertuigophoping;
2. **Europalaan:** Hoewel de wachtrij hier korter was dan bij de Utrechtseweg, konden enkele voertuigen aan het einde van de rij niet tijdens één groenfase doorrijden en moesten zij wachten op een tweede cyclus. In de nabijheid van dit punt sluit de Nederlandlaan aan op de Europalaan. Slechts een klein aantal voertuigen werd waargenomen dat vanuit de Nederlandlaan kwam, wat erop wijst dat dit geen knelpunt vormt.

Daarnaast is op dit kruispunt slechts een klein aantal fietsers waargenomen en is er op geen enkel moment een wachtrij voor fietsers vastgesteld. Ze konden vlot doorrijden.

Vervolgens hebben we een wandeling gemaakt rond de Italiëlaan en de Noorwegenlaan, waarbij we ook de kruispunten met de Griekenlandweg, Spanjestraat en Portugalweg hebben bekeken. Deze straten waren rustig, en er reden nauwelijks auto's tijdens onze observatie. Wel viel op dat het merendeel van de parkeerplaatsen bezet was, zowel op de parkeerterreinen als langs de weg.

De Noorwegenlaan wordt naar verwachting de meest gebruikte uitrit van de nieuwe ontwikkeling richting de Europalaan, mede vanwege de ligging van de nieuwe parkeervoorzieningen. Bij het kruispunt van de Noorwegenlaan en de Europalaan bevindt zich een basisschool (open van maandag tot en met vrijdag van 08.30 tot 14.15 uur). Tijdens ons bezoek werd er geen opvallende toestroom van scholieren waargenomen. Voor de school ligt een verkeersdrempel en de straat is ingericht als 30 km/u-zone. Bestuurders hielden zich ogenschijnlijk aan de snelheidslimiet en de verkeersintensiteit was ogenschijnlijk laag.

Op basis van de schouw kunnen we ons voorstellen dat de verkeersgeneratie als gevolg van de geplande ontwikkeling op zowel de Noorwegenlaan als Italiëlaan wordt afgewikkeld, waarin het vertrekkende verkeer naar verwachting vooral van de Noorwegenlaan gebruik maakt en het aankomende verkeer van de Italiëlaan.

In de woonwijk rondom deze straten werd weinig autoverkeer waargenomen. Er waren enkele fietsers op straat. Fietsers hebben een directe verbinding met de Utrechtseweg via de Noorwegenlaan, waardoor zij de Europalaan niet hoeven te gebruiken zoals het autoverkeer. Opvallend was dat veel fietsers de neiging hebben om een 'short cut' te nemen naar de parallelweg langs de Utrechtseweg (richting de Ringoven), in plaats van het laatste stuk van het fietspad te volgen. Dit deel van het fietspad is met name gebruikt door fietsers die willen oversteken richting de Europalaan. Er zijn geen onveilige situaties waargenomen. In de middag werd het fietspad meer gebruikt vanwege de (iets) grotere toestroom van fietsers.

Bijna alle straten zijn voorzien van trottoirs. Langs enkele wegvakken ontbreekt het trottoir en is er enkel een grasstrook aanwezig. Op regenachtige dagen is het aannemelijk dat voetgangers deze stukken vermijden, waardoor zij oversteken naar de overzijde of genoodzaakt zijn om (tijdelijk) op de rijbaan te lopen.

In de middag viel het aantal fietsers op parallel aan de Utrechtseweg. Dit betrof een relatief grote stroom fietsend vanuit de richting Nieuwegein in de richting van het kruispunt met de Beneluxweg. Op dat moment was deze stroom zo groot dat ook gebruik werd gemaakt van het fietspad parallel aan de Utrechtseweg, naast de parallelle route via de Ringoven. Dit waren waarschijnlijk leerlingen van een van de scholen in de omgeving. In de ochtend- en avondspits werden er niet veel fietsers en voetgangers waargenomen.

Ook in de avond werd een vergelijkbaar patroon waargenomen. In de avond was de groenfase van het verkeerslicht op de Utrechtseweg langer, ongeveer 60 seconden. De wachtrij van circa 15 auto's op de Utrechtseweg werd ook in de avondspitsperiode waargenomen. Er stonden minder auto's geparkeerd op de parallelweg. De overige straten, waaronder de Europalaan, waren in de avondspits juist rustiger dan in de ochtendspits. Op de Europalaan konden auto's in één cyclus het groene licht bereiken. De kleinere straten binnen de wijk waren eveneens rustig, met nauwelijks verkeer en nog steeds veel auto’s geparkeerd.

Bijlage 2 Wegenscan

INVOER WEGENSCAN

Basis	
Naam straat	Utrechtseweg
Plaats	IJsselstein
Wegcategorie	GOW 50 km/h
Vormgeving	
Profiel	rijbaan auto 2 richtingen (geen fietsers)
Rijbaanbreedte [m]	16,5
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	asstreep
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	niet aanwezig
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	28.000
Snelheid (V85) [km/h]	50
Voetgangersvoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangersvoorziening [m]	2,0
Oversteekvoorziening	geregeld (verkeerslichten)
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	tweerichtingenfietspad
Breedte fietsvoorziening [m]	3,5
Oversteekvoorziening	geregeld (verkeerslichten)
Busvoorziening	
Frequentie bussen	>6 bussen/uur
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	niet van toepassing
Breedte parkeervak + margestrook [m]	
Sociale interactie	
Sociale interactie meenemen	nee

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat:	Utrechtseweg
Plaats:	IJsselstein
Wegcategorie:	GOW 50 km/h
Intensiteit [mvt/etm]:	28.000

FUNCTIE-GEBRUIK	
Relatie functie en gebruik	SLECHT

FUNCTIE-VORMGEVING	
Lengtemarkering	GOED
Rijrichtingscheiding	REDELIJK
Rijbaanbreedte (functie)	MATIG
Verharding	GOED
Voetgangersvoorziening	GOED
Fietsvoorziening	GOED
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	GOED

VORMGEVING-GEBRUIK	
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	SLECHT
Breedte voetgangersvoorziening	GOED
Breedte fietsvoorziening	REDELIJK
Parkeervoorziening (intensiteit)	GOED
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Oversteekbaarheid fietsers	GOED
Relatie snelheid-fietsvoorziening	NVT
Relatie gebruik-fietsvoorziening	NVT
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	NVT

Figuur B2.1: Invoer en resultaten Utrechtseweg

INVOER WEGENSCAN

Basis	
Naam straat	Europalaan
Plaats	IJsselstein
Wegcategorie	GOW 50 km/h
Vormgeving	
Profiel	rijbaan auto 2 richtingen (geen fietsers)
Rijbaanbreedte [m]	9,0
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	asstreep
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	niet aanwezig
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	7.000
Snelheid (V85) [km/h]	50
Voetgangersvoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangersvoorziening [m]	2,0
Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	fietsstroken
Breedte fietsvoorziening [m]	1,5
Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening
Busvoorziening	
Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	niet van toepassing
Breedte parkeervak + margestrook [m]	
Sociale interactie	
Sociale interactie meenemen	nee

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat:	Europalaan
Plaats:	IJsselstein
Wegcategorie:	GOW 50 km/h
Intensiteit [mvt/etm]:	7.000

FUNCTIE-GEBRUIK	
Relatie functie en gebruik	GOED

FUNCTIE-VORMGEVING	
Lengtemarkering	GOED
Rijrichtingscheiding	REDELIJK
Rijbaanbreedte (functie)	MATIG
Verharding	GOED
Voetgangersvoorziening	GOED
Fietsvoorziening	SLECHT
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	GOED

VORMGEVING-GEBRUIK	
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	MATIG
Breedte voetgangersvoorziening	GOED
Breedte fietsvoorziening	MATIG
Parkeervoorziening (intensiteit)	GOED
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	SLECHT
Oversteekbaarheid fietsers	MATIG
Relatie snelheid-fietsvoorziening	SLECHT
Relatie gebruik-fietsvoorziening	NVT
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	NVT

Figuur B2.2: Invoer en resultaten Europalaan

INVOER WEGENSCAN

Basis

Naam straat	Noorwegenlaan en Italiëlaan
Plaats	IJsselstein
Wegcategorie	GOW 30 km/h

Vormgeving

Profiel	gemengd (auto 2, fiets 2 richtingen)
Rijbaanbreedte [m]	6,0
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	niet aanwezig
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	op kruispunten

Meetgegevens

Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	1.000
Snelheid (V85) [km/h]	30

Voetgangersvoorziening

Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangersvoorziening [m]	2,0
Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening

Fietsvoorziening

Plek op de weg	gemengd op rijbaan
Breedte fietsvoorziening [m]	
Oversteekvoorziening	niet van toepassing

Busvoorziening

Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing

Parkeren

Parkeervoorzieningen	op de rijbaan
Breedte parkeervak + margestrook [m]	

Sociale interactie

Sociale interactie meenemen	nee

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat:	Noorwegenlaan en Italiëlaan
Plaats:	IJsselstein
Wegcategorie:	GOW 30 km/h
Intensiteit [mvt/etm]:	1.000

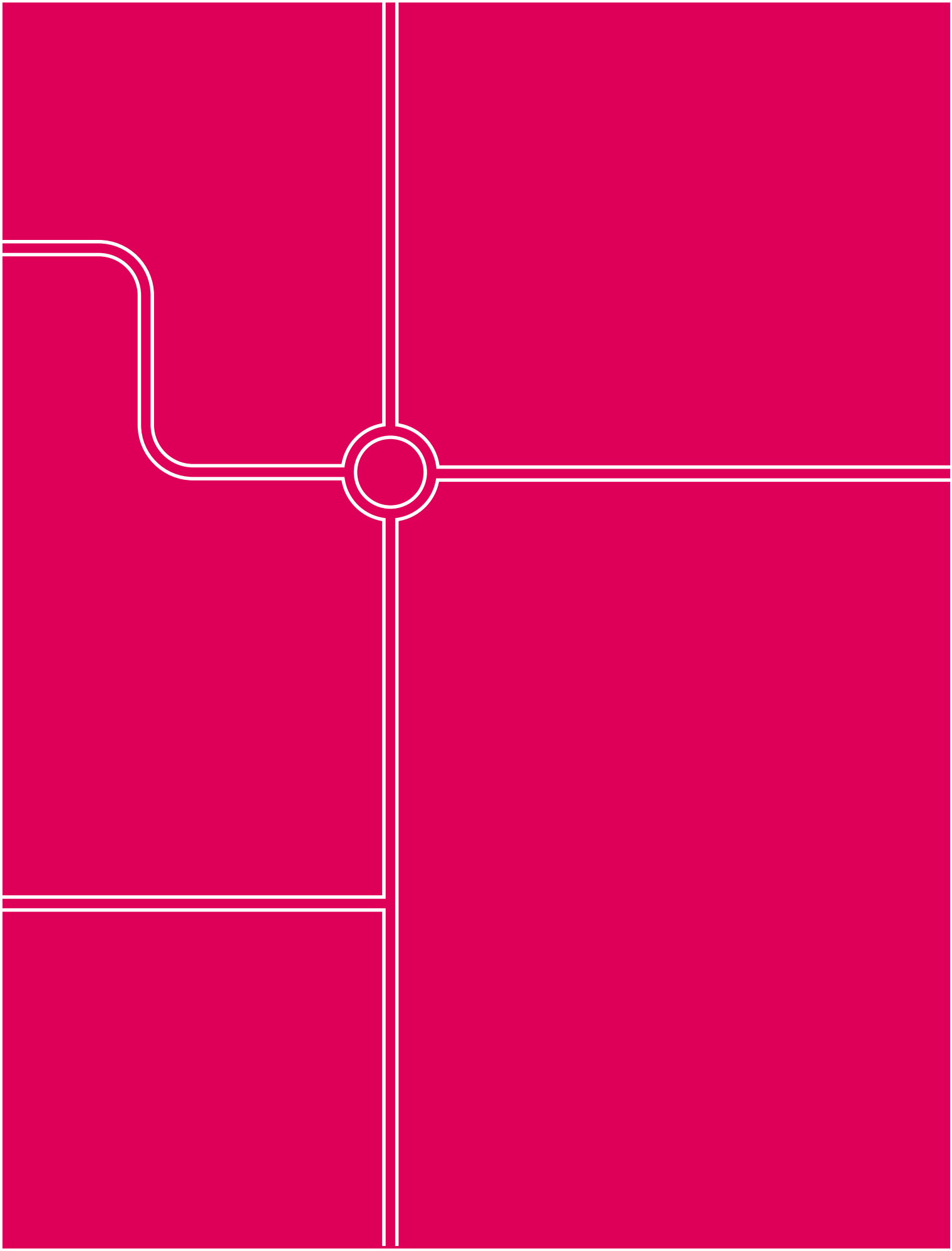
Goudappel MOBILITEIT BEWEEGT ONS — Wegenscan

FUNCTIE-GEBRUIK	
Relatie functie en gebruik	GOED

FUNCTIE-VORMGEVING	
Lengtemarkering	GOED
Rijrichtingscheiding	GOED
Rijbaanbreedte (functie)	GOED
Verharding	MATIG
Voetgangersvoorziening	GOED
Fietsvoorziening	SLECHT
Parkeervoorziening (functie)	SLECHT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	GOED

VORMGEVING-GEBRUIK	
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	GOED
Breedte voetgangersvoorziening	GOED
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	GOED
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Oversteekbaarheid fietsers	NVT
Relatie snelheid-fietsvoorziening	GOED
Relatie gebruik-fietsvoorziening	NVT
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	NVT

Figuur B2.3: Invoer en resultaten Noorwegenlaan en Italiëlaan



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32