Rapport

# Verkeersonderzoek Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat

Gemeente Amsterdam

# COLOFON

| | |
|---|---|
| **Titel:** | Verkeersonderzoek Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat |
| **Subtitel:** | Gemeente Amsterdam |
| **Opdrachtgever:** | Gemeente Amsterdam<br>Benjamin van Enter |
| **Opdrachtnemer:** | DTV<br>Kim de Wit |
| **Datum:** | 21-11-2025 |
| **Kenmerk:** | 240433/KWi |
| **Status rapport** | DEFINITIEF |

# Inhoudsopgave


**1 Inleiding ..... 5**

1.1 Aanleiding ..... 5
1.2 Doel van het onderzoek ..... 6
1.3 Aanpak van het onderzoek ..... 7
1.4 Leeswijzer ..... 8

**2 Govert Flinckstraat ..... 9**

2.1 Weginrichting ..... 9
2.2 Observaties verkeersgedrag ..... 11
2.3 Verkeersintensiteiten ..... 12

**3 Tweede Jan Steenstraat ..... 15**

3.1 Weginrichting ..... 15
3.2 Observaties verkeersgedrag ..... 17
3.3 Verkeersintensiteiten ..... 18
3.4 Verkeersintensiteiten Hemonystraat ..... 21
3.5 Ongevallen kruispunt Tweede Jan Steenstraat - Amsteldijk ..... 23

**4 Bewonersraadpleging ..... 24**

4.1 Ervaren knelpunten ..... 24
4.2 Oplossingsrichtingen ..... 25

**5 Resultaten cameraonderzoek ..... 26**

5.1 Conflicten en opvallendheden ..... 26
5.2 Taxiverkeer in de Tweede Jan Steenstraat ..... 30
5.3 Samengevat ..... 30

**6 Analyse wijzigen rijrichting ..... 31**
6.1 Inventarisatie bestaande situatie ..... 31
6.2 Ontwikkeling van verkeersintensiteiten ..... 32
6.3 Variant 1: oostelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat..... 32
6.4 Variant 2: Tweede Jan Steenstraat..... 35
6.5 Variant 3: oostelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat en westelijk wegvak Govert Flinckstraat..... 37

**7 Conclusies en aanbevelingen ..... 41**
7.1 Conclusies..... 41
7.2 Aanbevelingen..... 42
7.2.1 Wijzigen verkeerscirculatie..... 42
7.2.2 Aandacht voor negeren verplichte rijrichting..... 44
7.2.3 Aandacht voor het hoge aandeel taxiverkeer ..... 44
7.2.4 Overweging kruispuntplateaus ..... 44

Bijlage A Rijcurves Hemonystraat – ontwerpvoertuig vuilniswagen..... 45
Bijlage B Rijcurves Hemonystraat – ontwerpvoertuig brandweerwagen . 46

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Deze rapportage maakt onderdeel uit van het lopende Verkeersonderzoek van de Van Woustraat. De Van Woustraat in Amsterdam ligt in de wijk De Pijp, in stadsdeel Zuid, en loopt van de Stadhouderskade tot aan het Amstelkanaal. Eind 2023 is de Van Woustraat, na een periode van herinrichtingswerkzaamheden, opnieuw opengesteld. De meest ingrijpende wijziging was de invoering van een filter tussen de Albert Cuypstraat en de Stadhouderskade, waardoor doorgaand autoverkeer op dit deel van de Van Woustraat niet langer is toegestaan. Ter hoogte van het filter is een tramhalte, waardoor de tram hier nog wel rijdt.

Na de heropening bleek dat het inrijverbod niet door alle weggebruikers werd nageleefd. De gemeente heeft diverse maatregelen genomen, waaronder het plaatsen van bebording, markeringen op het wegdek, tijdelijke inzet van verkeersregelaars en rood-witte paaltjes. Hoewel dit het gedrag deels reguleert, is sprake van een merkbare toename van autoverkeer in omliggende woonstraten. Het gaat hierbij met name om de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat, wat tot ongenoegen van bewoners en mogelijk verkeersonveilige situaties leidt.

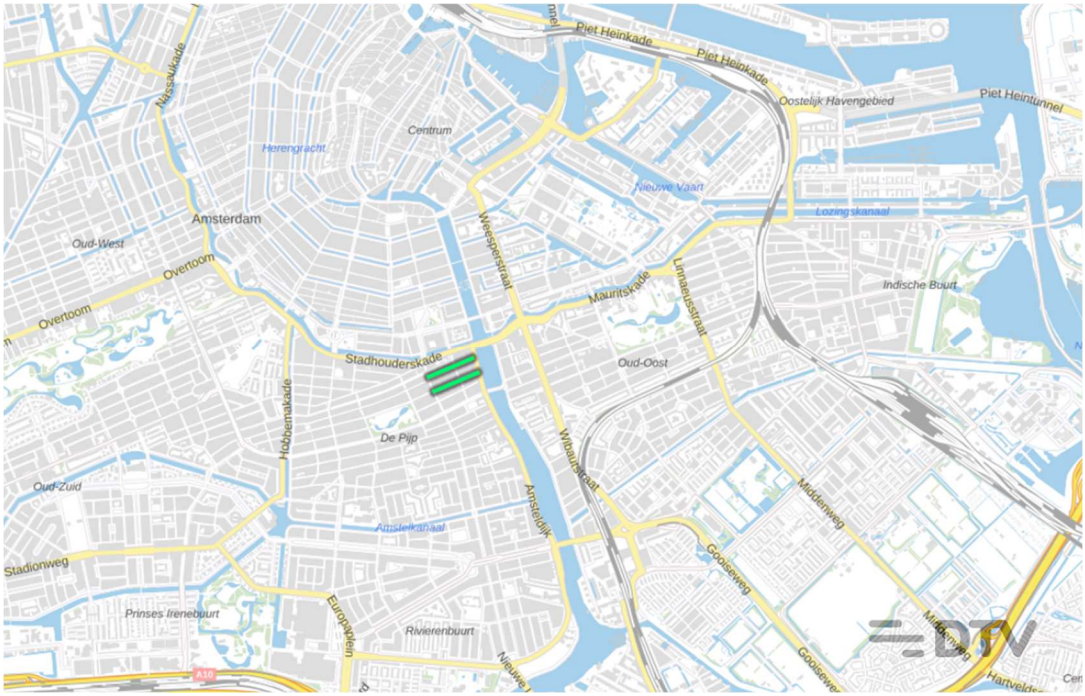
Daarnaast heeft de gemeente aangegeven dat binnen dit onderzoek ook moet worden beoordeeld of het verkeerskundig mogelijk en wenselijk is om de verplichte rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat (het wegvak tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk) om te draaien. Deze aanvullende onderzoeksvraag vloeit voort uit de toegenomen verkeersdrukte in deze straat na de invoering van het filter. Het onderzoek dient inzicht te bieden in de verkeerskundige haalbaarheid, de verwachte effecten en de eventuele voorwaarden waaronder een dergelijke aanpassing wenselijk zou zijn. Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid bij de aansluiting van de Tweede Jan Steenstraat op de Amsteldijk.




*Figuur 1.1 Overzichtskaart studiegebied Van Woustraat en omliggende woonstraten inclusief rijrichting*

**Ligging en functie studiegebied**
De Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat liggen parallel aan elkaar in de Hemonybuurt, een buurt in de wijk De Pijp. Deze buurt bevindt zich in de noordoostelijke hoek van de wijk, tussen de Stadhouderskade en de Amsteldijk. De Stadhouderskade vormt, samen met de aansluitende wegen, de ringweg rondom de Singelgracht van Amsterdam. De Amsteldijk loopt langs de Amstel richting het centrum en sluit aan op de Stadhouderskade. Aan de zuidzijde van de Hemonybuurt ligt de Ceintuurbaan. Deze drie wegen (de Stadhouderskade, de Amsteldijk en de Ceintuurbaan) vormen gezamenlijk de ontsluitingsstructuur van de buurt.

De Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat zijn ingericht als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hun primaire functie is de lokale ontsluiting van woningen, horeca en winkels. Daarnaast vervullen zij een belangrijke verblijfsfunctie, waarbij voetgangers, fietsers en bewoners de ruimte mede gebruiken. Beide straten kennen een eenrichtingsregime: De Govert Flinckstraat in westelijke richting (naar de Van Woustraat) en de Tweede Jan Steenstraat in oostelijke richting (naar de Amsteldijk). De ligging van deze twee straten is in figuur 1.2 weergegeven.



*Figuur 1.2 Ligging Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat in de stad Amsterdam*

## 1.2 Doel van het onderzoek

De doelstelling van het verkeersonderzoek in de Van Woustraat is om de gemeente Amsterdam inzicht te bieden in de actuele verkeerssituatie rondom het verkeersfilter in de Van Woustraat en de verkeerskundige effecten daarvan, met speciale aandacht voor naleving, verkeersonveilig gedrag en gevolgen voor de omliggende straten. Daarnaast beoogt het onderzoek de verkeerskundige haalbaarheid en wenselijkheid te beoordelen van het omdraaien van de verplichte rijrichting in (een deel van) de Tweede Jan Steenstraat, in samenhang met de verkeersveiligheid bij de aansluiting op de Amsteldijk.

Gedurende het onderzoek is vanuit bewoners tevens de mogelijke optie naar voren gebracht om de rijrichting in de Govert Flinckstraat om te draaien. Deze variant is daarom aanvullend in de analyse meegenomen.

In deze rapportage staat de verkeerssituatie in de Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat centraal en wordt ingegaan op de volgende vier vragen:

- Hoeveel verkeer rijdt momenteel in de Govert Flinckstraat, de Tweede Jan Steenstraat en de Hemonystraat (het verbindende deel tussen deze twee straten)?
- Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich voor op het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk?
- Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich voor in de Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat?
- Is het (verkeerskundig) haalbaar en wenselijk om de verplichte rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat om te draaien?

De werking van het verkeersfilter in de Van Woustraat en de daarmee samenhangende verkeerssituatie wordt behandeld in het hoofdrapport.

## 1.3 Aanpak van het onderzoek

Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van een combinatie van onderzoeksmethodes om een volledig en actueel beeld te verkrijgen van de verkeerssituatie in de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat.

**Verkeersveiligheidsschouw**

Ten eerste is op donderdag 11 september 2025 een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd tijdens zowel de ochtend- als avondspits. Daarbij zijn de Govert Flinckstraat, de Tweede Jan Steenstraat en het kruispunt met de Amsteldijk beoordeeld. Tijdens de schouw is de infrastructuur geanalyseerd, zijn potentiële verkeersveiligheidsknelpunten gesignaleerd en is het gedrag van verschillende verkeersdeelnemers geobserveerd.

**Bewonersraadpleging**

Aansluitend op de ochtendschouw heeft een moment voor bewonersraadpleging plaatsgevonden, waarin bewoners van de omliggende straten hun ervaringen, zorgen en observaties konden delen. Hiervoor is een visuele kaart gebruikt waarop opmerkingen konden worden aangeduid, aangevuld met schriftelijke reactieformulieren.

**Verkeerstellingen**

Ook zijn in de periode van 1 tot en met 14 september 2025 verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van mechanische meetapparatuur die langs de rijbaan is geplaatst op twee wegvakken in de Govert Flinckstraat, twee wegvakken in de Tweede Jan Steenstraat en één in de Hemonystraat. De apparatuur is aangesloten op telslangen die over de weg zijn aangebracht en gedurende een aaneengesloten periode van twee weken (24 uur per dag) gegevens hebben geregistreerd.

De metingen zijn uitgevoerd per rijrichting en omvatten zowel intensiteiten als snelheden van de verschillende voertuigcategorieën. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen (brom)fietsers op de rijbaan, lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen.

Tevens is de voertuigverdeling bepaald conform de indeling uit de Wet geluidhinder:

- **Categorie 1b**: lichte motorvoertuigen: motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de in categorie 2 en 3 bedoelde voertuigen;
- **Categorie 2**: middelzware motorvoertuigen: gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras;
- **Categorie 3**: zware motorvoertuigen: gelede motorvoertuigen alsmede voertuigen die voorzien zijn van een dubbele achteras met uitzondering van autobussen.

**Cameraonderzoek**

Ten slotte zijn in totaal één week lang (1 t/m 7 september 2025) 24 uurs-opnames gemaakt bij het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk met behulp van één camera. Op basis van deze camerabeelden is een conflictobservatie uitgevoerd om inzicht te krijgen in verkeersonveilige situaties tussen de verschillende modaliteiten.

## 1.4 Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. In het eerstvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) staat de Govert Flinckstraat centraal. Hierin worden achtereenvolgens de weginrichting, observaties van verkeersgedrag en de verkeersintensiteiten beschreven en geanalyseerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de Tweede Jan Steenstraat op dezelfde wijze behandeld. Hoofdstuk 4 bevat de resultaten van de bewonersraadpleging, inclusief ervaren knelpunten en oplossingsrichtingen. Hoofdstuk 5 beschrijft het cameraonderzoek, met opvallende verkeerssituaties en conflicten, gevolgd door een samenvatting van de belangrijkste bevindingen. Hoofdstuk 6 analyseert de effecten van meerdere varianten bij een mogelijke wijziging van de rijrichting, met focus op weginrichting, bereikbaarheid en berijdbaarheid. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de conclusies van het onderzoek samengevat en worden op basis daarvan aanbevelingen gedaan.

# 2 Govert Flinckstraat

Op donderdag 11 september is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd tijdens zowel de ochtendspits (07.45 tot 09.15 uur) als de avondspits (16.15 tot 17.45 uur). De weersomstandigheden waren die dag wisselvallig: bij een temperatuur van circa 17 graden was het overwegend bewolkt. Tijdens de ochtendschouw was het droog, terwijl de middagschouw plaatsvond met lichte regenval. De belangrijkste bevindingen van de schouw zijn in de volgende paragrafen beschreven, aangevuld met foto's die zijn gemaakt op locatie.

## 2.1 Weginrichting

In deze paragraaf is een beknopte beschrijving gegeven van de huidige weginrichting van de Govert Flinckstraat. De Govert Flinckstraat is een woonstraat in de Hemonybuurt en ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Voor gemotoriseerd verkeer geldt een verplichte rijrichting van de Amsteldijk naar de Van Woustraat. Fietsers en bromfietsers zijn uitgezonderd van deze regeling. Daarnaast geldt in de straat een verbod voor voertuigen met een lengte van meer dan tien meter.



*Figuur 2.1 Westelijk wegvak Govert Flinckstraat*



*Figuur 2.2 Oostelijk wegvak Govert Flinckstraat*

In de Govert Flinckstraat is sprake van gemengd verkeer: motorvoertuigen en fietsers maken gebruik van dezelfde rijloper. Voetgangers beschikken over trottoirs aan beide zijden van de straat. Langs één zijde zijn langsparkeervakken aanwezig met een breedte van circa 1,90 meter. Deze maatvoering is smal in verhouding tot de huidige gemiddelde breedte van personenauto's, waardoor geparkeerde voertuigen de effectieve breedte van de rijloper verkleinen en de passeerruimte voor gemengd verkeer wordt beperkt.

Op de trottoirs zijn diverse fietsparkeerplekken aanwezig. Desondanks worden de trottoirs belemmerd door foutief gestalde fietsen buiten deze voorzieningen, waardoor de doorloopruimte voor voetgangers wordt beperkt, zie figuur 2.3. Daarnaast kent het noordelijke trottoir van het oostelijke wegvak een puntvernauwing door de plaatsing van een afvalcontainer, zie figuur 2.4.



*Figuur 2.3 Belemmering trottoir door fietsen*




*Figuur 2.4 Belemmering trottoir door afvalcontainer*

De rijbaan van de Govert Flinckstraat heeft een breedte van circa 3,5 meter en is uitgevoerd in elementverharding, passend bij het karakter van een erftoegangsweg. Op meerdere locaties zijn verkeersdrempels (met een beperkte hoogte) aangebracht om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te reguleren, zie figuur 2.5. Daarnaast zijn in de straat ondergrondse afvalcontainers geplaatst (zie figuur 2.1), waardoor ook vuilniswagens gebruikmaken van de rijbaan.

Halverwege de Govert Flinckstraat kruist de weg de Hemonystraat; hier is sprake van een gelijkwaardig kruispunt. Alle takken van dit kruispunt sluiten aan in de verplichte rijrichting naar de Van Woustraat. De Govert Flinckstraat fungeert bovendien als onderdeel van een logistieke lusbeweging voor voertuigen die aanvankelijk via de Van Woustraat de Stadhouderskade wilden bereiken. Ter hoogte van Hemonystraat 16 is hiervoor een verruimde boogstraal toegepast, zie figuur 2.6. Deze lus heeft als functie om bestemmingsverkeer, laden-en-lossen en overige logistieke stromen binnen het gebied op een gestructureerde en verkeersveilig wijze af te wikkelen, zonder de knip te omzeilen of ongewenste doorstroom te genereren. Deze lus is relevant voor de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in het gebied.



*Figuur 2.5 Verkeersdrempel*

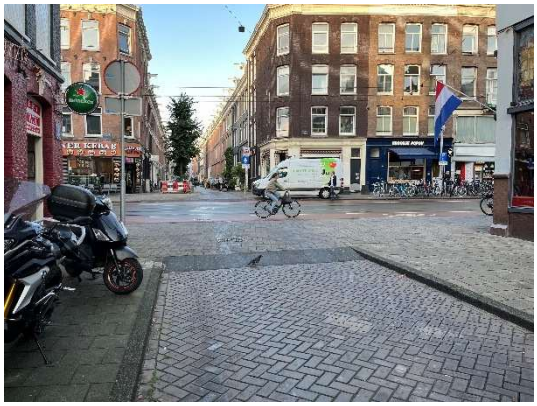


*Figuur 2.6 Ruime boogstraal Hemonystraat 16*

Aan de oostzijde sluit de Govert Flinckstraat aan op de Amsteldijk (zie figuur 2.7). Door de verplichte rijrichting is het uitsluitend toegestaan om vanaf de Amsteldijk de Govert Flinckstraat in te rijden. De aansluiting is vormgegeven als inritconstructie, waardoor rechtdoor gaande fietsers en voetgangers op de Amsteldijk voorrang hebben op het inrijdende verkeer. Aan de westzijde sluit de Govert Flinckstraat ook met een inritconstructie aan op de Van Woustraat (zie figuur 2.8). Door de verplichte rijrichting is het uitsluitend toegestaan om vanuit de Govert Flinckstraat de Van Woustraat op te rijden.




*Figuur 2.7 Aansluiting Govert Flinckstraat - Amsteldijk*



*Figuur 2.8 Aansluiting Govert Flinckstraat – Van Woustraat*

## 2.2 Observaties verkeersgedrag

Tijdens de verkeersveiligheidsschouw in de ochtend en middag was het verkeersbeeld in de Govert Flinckstraat overwegend rustig. In de ochtend was het westelijke deel van de straat, tussen de Van Woustraat en de Hemonystraat, tijdelijk afgesloten vanwege werkzaamheden. Hierdoor was het voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk om dit deel te passeren en moesten fietsers uitwijken naar het trottoir. Als gevolg hiervan zochten voertuigen alternatieve routes via omliggende woonstraten, waarbij enkele malen in noordelijke richting op de Hemonystraat tegen de rijrichting in werd gereden. Opvallend is dat dit gedrag ook enkele keren voorkwam nadat de wegwerkzaamheden geen belemmering meer vormden, met name door voertuigen met blauwe kentekens.

Een ander aandachtspunt betreft het inrijden van vrachtverkeer vanaf de Amsteldijk. In de ochtend raakte een voertuig de bebording met de verplichte rijrichting en lengtebeperking, waardoor de paal draaide en de aanwijzingen tijdelijk niet goed zichtbaar waren (figuur 2.9). Daarnaast werd in de middag het gelijkwaardige kruispunt met de Hemonystraat tijdelijk (gedeeltelijk) geblokkeerd door een taxibus (figuur 2.10). Al met al zijn tijdens de verkeersveiligheidsschouw weinig tot geen opvallende en verkeersonveilig situaties waargenomen in de Govert Flinckstraat.




*Figuur 2.9 Gedraaid verkeersbord*



*Figuur 2.10 Taxibus blokkeert tijdelijk het kruispunt met de Hemonystraat*

## 2.3 Verkeersintensiteiten

Gedurende een aaneengesloten periode van twee weken[1] zijn met behulp van telslangen mechanische snelheids- en intensiteitsmetingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er in de Govert Flinckstraat rijdt en welke snelheden er worden gereden. Van maandag 1 september tot en met zondag 14 september 2025 zijn 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietsers en hun snelheid geregistreerd op twee locaties. Het gaat hierbij om het westelijk wegvak (tussen de Van Woustraat en de Hemonystraat) en het oostelijk wegvak (tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk); deze meetpunten zijn weergegeven in figuur 2.11.




*Figuur 2.11 Twee meetlocaties in de Govert Flinckstraat*

**Gemotoriseerd verkeer**

In tabel 2.1 zijn de intensiteiten en de V85 snelheid[2] van het gemotoriseerd verkeer in de Govert Flinckstraat op beide meetpunten opgenomen.

*Tabel 2.1 Intensiteiten en V85 snelheid gemotoriseerd verkeer Govert Flinckstraat - gemiddelde werkdag*

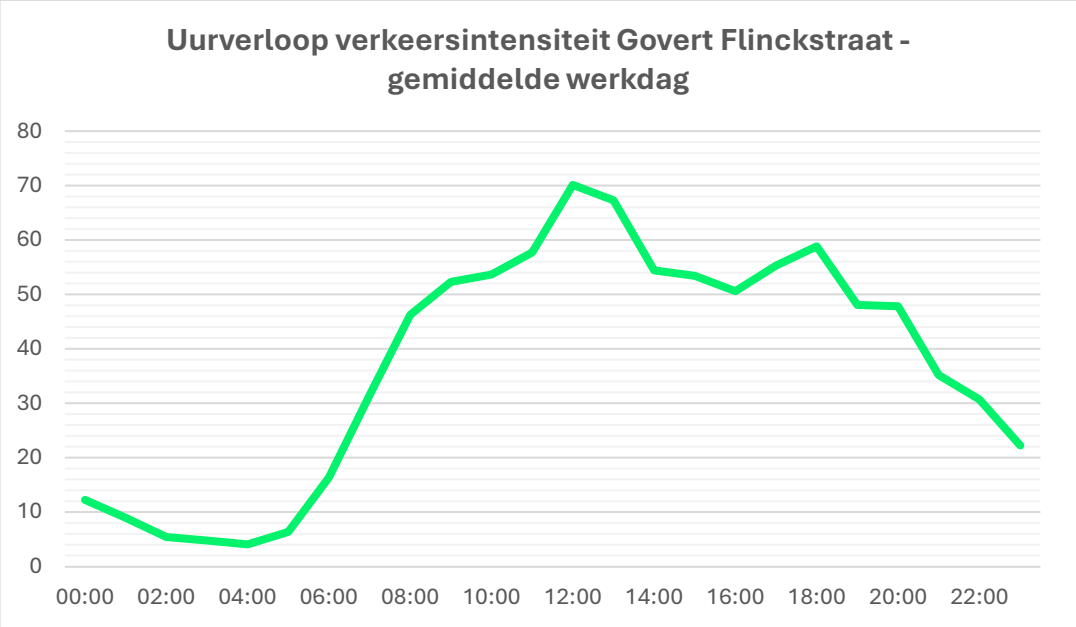
| Intensiteiten en V85 gemotoriseerd verkeer – gemiddelde werkdag | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Westelijk wegvak | | Oostelijk wegvak | |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | | 1.080 | 100% | 689 | 100% |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | | 83 | 7,7% | 70 | 10,1% |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | | 133 | 12,3% | 75 | 19,9% |
| **V85** | | | 24 km/uur | | 26 km/uur |
| **Voertuigverdeling:** | Licht (L) | 1.032 | 95,6% | 649 | 94,1% |
| | Middelzwaar (M) | 38 | 3,5% | 32 | 4,6% |
| | Zwaar (Z) | 10 | 0,9% | 9 | 1,2% |

[1] De data van 9 en 10 september is niet meegenomen in de resultaten van de intensiteiten van het westelijke wegvak. Op deze dagen was namelijk sprake van een gaslek in de Govert Flinckstraat, waardoor de verkeersintensiteiten en -verdeling mogelijk afwijken van de overige meetdagen.

[2] Dit is de snelheid (in km/uur) die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. De V85 geeft dus een indicatie van welke snelheid de ruime meerderheid van de weggebruikers rijdt.

De Govert Flinckstraat verwerkt gemiddeld over een werkdag 1.080 voertuigen op het westelijke en 689 voertuigen op het oostelijke wegvak. Het westelijke wegvak is daarmee drukker in absolute zin, terwijl het oostelijke wegvak relatief een duidelijkere avondspits vertoont (19,9% van etmaalverkeer). De ochtendspits is beperkt (7,7–10,1%), wat overeenkomt met eerdere observaties. Het verkeer bestaat vrijwel volledig uit lichte voertuigen (94–96%), met marginaal middelzwaar en zwaar verkeer, wat typisch is voor een woonstraat. De gemeten V85-snelheden zijn (24–26 km/u) acceptabel voor een dergelijke weg.

Grafiek 1 toont het uurverloop van de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in de Govert Flinckstraat, waarbij de resultaten van het oostelijk en westelijk wegvak zijn samengevoegd. De intensiteiten nemen vanaf 06.00 uur sterk toe, met een eerste piek rond 09.00 uur. Rond het middaguur wordt de hoogste intensiteit bereikt, wat passend is bij een verblijfs- of winkelstraat. Tussen 13.00 en 18.00 uur blijft de verkeersintensiteit stabiel, zonder uitgesproken spitsmomenten zoals doorgaans bij woon-werkverkeer het geval is. Na 19.00 uur neemt de intensiteit geleidelijk af richting de nachtelijke uren, waarin de verkeersdrukte zeer beperkt is.




*Grafiek 1 Uurverloop verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag, Govert Flinckstraat*

**Bromfietsers en fietsers**

In tabel 2.2 zijn de intensiteiten van (brom)fietsers in de Govert Flinckstraat op beide meetpunten opgenomen.

*Tabel 2.2 Intensiteiten (brom)fietsers Govert Flinckstraat - gemiddelde werkdag*

| Intensiteiten (brom)fietsers – gemiddelde werkdag | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Westelijk wegvak | | Richting oost | Richting west |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 756 | 100% | 496 | 260 |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 72 | 9,5% | 44 | 28 |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 150 | 19,8% | 105 | 45 |
| | | | | |
| | Oostelijk wegvak | | Richting oost | Richting west |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 618 | 100% | 274 | 344 |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 67 | 10,8% | 30 | 37 |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 110 | 17,8% | 49 | 61 |

De Govert Flinckstraat verwerkt op een gemiddelde werkdag respectievelijk 756 (brom)fietsers op het westelijke wegvak en 618 op het oostelijke wegvak. Het westelijke wegvak is daarmee iets drukker. De ochtendspits is beperkt (9,5–10,8%), wat overeenkomt met eerdere observaties. De avondspits is duidelijker aanwezig, met 19,8% en 17,8% van het etmaalverkeer, waarbij de intensiteit richting het oosten op het westelijke wegvak het meest uitgesproken is.

# 3 Tweede Jan Steenstraat

Op donderdag 11 september is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd tijdens zowel de ochtendspits (07.45 tot 09.15 uur) als de avondspits (16.15 tot 17.45 uur). De weersomstandigheden waren die dag wisselvallig: bij een temperatuur van circa 17 graden was het overwegend bewolkt. Tijdens de ochtendschouw was het droog, terwijl de middagschouw plaatsvond met lichte regenval. De belangrijkste bevindingen van de schouw zijn in de volgende paragrafen beschreven, aangevuld met foto's die zijn gemaakt op locatie.

## 3.1 Weginrichting

In deze paragraaf is een beknopte beschrijving gegeven van de huidige weginrichting van de Tweede Jan Steenstraat. De Tweede Jan Steenstraat is net als de Govert Flinckstraat een woonstraat in de Hemonybuurt en ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en uitgevoerd in elementverharding. Voor gemotoriseerd verkeer geldt een verplichte rijrichting van de Van Woustraat naar de Amsteldijk. Fietsers en bromfietsers zijn uitgezonderd van deze regeling.





*Figuur 3.1 Westelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat Figuur 3.2 Oostelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat*

In de Tweede Jan Steenstraat is ook sprake van gemengd verkeer: motorvoertuigen en fietsers maken gebruik van dezelfde rijloper. De rijloper heeft op het oostelijk deel een breedte van 3,5 meter en in het westelijk deel 3,3 meter. Daarnaast zijn in de straat ondergrondse afvalcontainers geplaatst (zie figuur 3.1), waardoor ook vuilniswagens gebruikmaken van de rijbaan. Voetgangers beschikken over trottoirs aan beide zijden van de straat. Ook is aan beide zijden van de straat parkeergelegenheid aanwezig, bestaande uit een afwisseling van langs- en schuinparkeren.

Op de trottoirs zijn diverse fietsparkeerplekken aanwezig, zie figuur 3.3. Desondanks worden de trottoirs belemmerd door foutief gestalde fietsen buiten deze voorzieningen, waardoor de doorloopruimte voor voetgangers wordt beperkt. Het straatprofiel van de Tweede Jan Steenstraat kent variaties, waarbij de as van de weg op meerdere punten verspringt om de rechtstand te doorbreken. Deze overgangen zijn voorzien van drempels en worden visueel benadrukt door de aanwezigheid van bomen, zie figuur 3.4.



*Figuur 3.3 Fietsparkeerplekken Tweede Jan Steenstraat*



*Figuur 3.4 Asverspringing Tweede Jan Steenstraat*

Halverwege de Tweede Jan Steenstraat kruist de weg de Hemonystraat; ook hier is sprake van een gelijkwaardig kruispunt, zie figuur 3.5. De zuidelijke tak van dit kruispunt betreft een (verplicht) fietspad, zie figuur 3.6. De Hemonystraat kent een verplichte rijrichting naar de Govert Flinckstraat (dus in noordelijke richting).



*Figuur 3.5 Kruispunt Tweede Jan Steenstraat - Hemonystraat*



*Figuur 3.6 Verplicht fietspad*

Aan de oostzijde sluit de Tweede Jan Steenstraat aan op de Amsteldijk (zie figuur 3.7). Door de verplichte rijrichting is het uitsluitend toegestaan om vanaf de Tweede Jan Steenstraat de Amsteldijk op te rijden. De aansluiting is vormgegeven als inritconstructie, waardoor rechtdoor gaande fietsers en voetgangers op de Amsteldijk voorrang hebben op het uitrijdende verkeer. Aan de westzijde sluit de Tweede Jan Steenstraat ook met een inritconstructie aan op de Van Woustraat (zie figuur 3.8). Door de verplichte rijrichting is het uitsluitend toegestaan om vanaf de Van Woustraat de Tweede Jan Steenstraat in te rijden.




*Figuur 3.7 Aansluiting Tweede Jan Steenstraat - Amsteldijk*




*Figuur 3.8 Aansluiting Tweede Jan Steenstraat – Van Woustraat*

## 3.2 Observaties verkeersgedrag

In de ochtend was het verkeersbeeld in de Tweede Jan Steenstraat rustig en werden er geen bijzonderheden geconstateerd in het gedrag van weggebruikers. Wel viel op dat geparkeerde voertuigen niet altijd correct binnen de vakken stonden en zowel aan de voor- als achterzijde uitstaken, zie ook figuur 3.9.

In de middag veranderde het beeld aanzienlijk. Kort na aanvang van de schouw ontstond een wachtrij voor het uitrijden naar de Amsteldijk. Opvallend is dat een groot deel van de voertuigen in de wachtrij van een blauw kenteken was voorzien, want kan wijzen op een relatief hoog aandeel taxi's in deze verkeersstroom. De lengte van deze wachtrij varieerde, maar reikte op het drukste moment voorbij het kruispunt met de Hemonystraat. Door de rij stilstaande voertuigen (ook op het kruispunt met de Hemonystraat) werd de doorstroming van fietsers belemmerd. Fietsers weken uit naar het trottoir (zie figuur 3.10) of manoeuvreerden tussen voertuigen door (zie figuur 3.11), wat herhaaldelijk tot verkeersonveilige situaties heeft geleid.

Verkeer dat vanaf de Tweede Jan Steenstraat de Amsteldijk wilde oprijden, nam zichtbaar risico's om in te voegen. Daarbij werden het fietspad langs de Amsteldijk en de opstelruimte vrijwel voortdurend geblokkeerd door wachtende voertuigen, waardoor fietsers opnieuw moesten uitwijken naar het trottoir. Ook bromfietsers werden waargenomen die tussen stilstaande voertuigen door manoeuvreerden, zie figuur 3.12. De wachtrij leidde tot irritatie bij bestuurders: er werd meerdere keren geclaxonneerd.

Er zijn ook enkele bestuurders op de Van Woustraat waargenomen die besloten om niet de Tweede Jan Steenstraat in te rijden vanwege de aanwezigheid van de wachtrij. Een deel van deze bestuurders maakte hierbij een U-bocht ter hoogte van het verkeersfilter in de Van Woustraat.



*Figuur 3.9 De achterkant van het geparkeerde voertuig steekt uit op de rijbaan*



*Figuur 3.10 Fietser maakt gebruik van het trottoir vanwege stilstaande voertuigen*



*Figuur 3.11 Fietser manoeuvreert tussen de stilstaande voertuigen (in de wachtrij)*



*Figuur 3.12 Wachtend voertuig blokkeert het fietspad langs de Amsteldijk*

## 3.3 Verkeersintensiteiten

Gedurende een aaneengesloten periode van twee weken[3] zijn met behulp van telslangen mechanische snelheids- en intensiteitsmetingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er in de Tweede Jan Steenstraat rijdt en welke snelheden er worden gereden. Van maandag 1 september tot en met zondag 14 september 2025 zijn 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietsers en hun snelheid geregistreerd op twee locaties. Het gaat hierbij om het westelijk wegvak (tussen de Van Woustraat en de Hemonystraat) en het oostelijk wegvak (tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk); deze meetpunten zijn weergegeven in figuur 3.13.

[3] Door aanrijdschade of onvoorziene omstandigheden ontbreekt data van het westelijk wegvak van 11, 12 en 14 september en data van het oostelijk wegvak van 1, 2, 4 en 7 september. Gedurende de verwerking van de resultaten is hiermee rekening gehouden.



*Figuur 3.13 Twee meetlocaties in de Tweede Jan Steenstraat*

**Gemotoriseerd verkeer**

In tabel 3.1 zijn de intensiteiten en de V85 snelheid[4] van het gemotoriseerd verkeer in de Tweede Jan Steenstraat op beide meetpunten opgenomen.

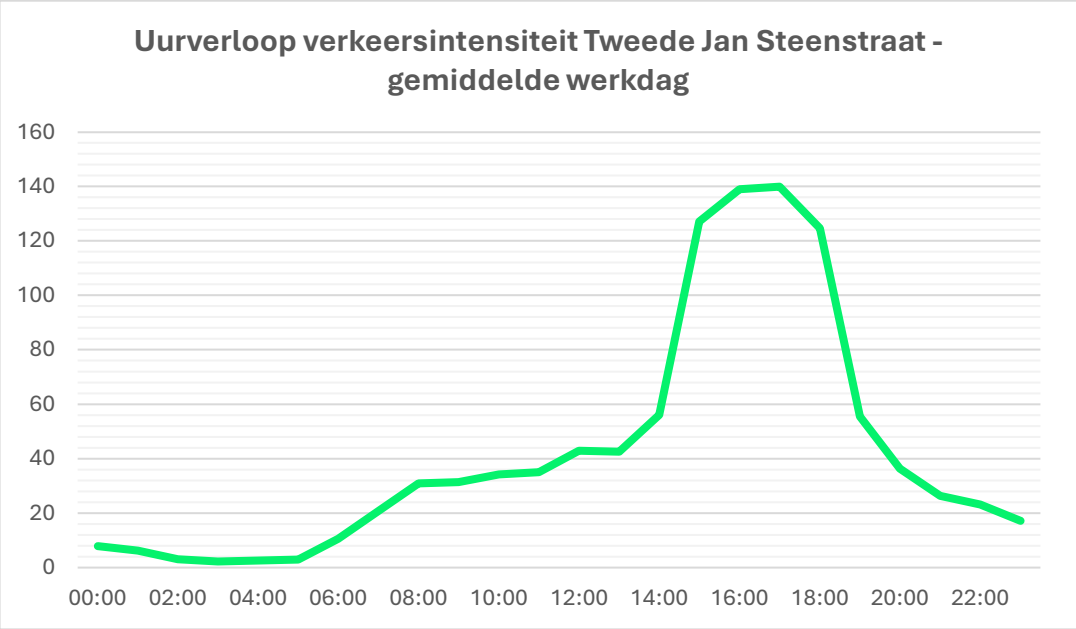
*Tabel 3.1 Intensiteiten en V85 snelheid gemotoriseerd verkeer Tweede Jan Steenstraat - gemiddelde werkdag*

| **Intensiteiten en V85 gemotoriseerd verkeer – gemiddelde werkdag** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Westelijk wegvak** | | **Oostelijk wegvak** | |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 1.056 | 100% | 951 | 100% |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 50 | 4,7% | 62 | 6,5% |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 331 | 31,3% | 211 | 22,2% |
| **V85** | | 25 km/uur | | 26 km/uur |
| **Voertuigverdeling:** Licht (L) | 1.009 | 95,6% | 918 | 96,4% |
| Middelzwaar (M) | 35 | 3,3% | 16 | 1,7% |
| Zwaar (Z) | 12 | 1,1% | 18 | 1,9% |

De Tweede Jan Steenstraat verwerkt gemiddeld over een werkdag 1.056 voertuigen op het westelijke en 951 voertuigen op het oostelijke wegvak. Het verkeer bestaat vrijwel volledig uit lichte voertuigen (95–96%), met een beperkt aandeel middelzwaar (<3,5%) en zwaar verkeer (<2%), wat het woonstraatkarakter bevestigt. De ochtendspits is gering (4,7–6,5% van het etmaalverkeer), terwijl de avondspits duidelijker is, vooral op het westelijke wegvak (31,3%), wat wijst op een concentratie richting uitvalswegen. De gemeten V85-snelheden zijn (25–26 km/u) acceptabel voor een dergelijke weg.

[4] Dit is de snelheid (in km/uur) die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. De V85 geeft dus een indicatie van welke snelheid de ruime meerderheid van de weggebruikers rijdt.

Grafiek 2 toont het uurverloop van de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in de Tweede Jan Steenstraat, waarbij de resultaten van het oostelijk en westelijk wegvak zijn samengevoegd. Uit deze resultaten blijkt een duidelijke concentratie van het verkeer in de namiddag: de intensiteit stijgt van ca. 56 voertuigen tussen 14.00 en 15.00 uur naar 127 voertuigen tussen 15.00 en 16.00 uur, en bereikt een absolute piek van 140 voertuigen tussen 17.00 en 18.00 uur. De periode tussen 15.00 en 18.00 uur is daarmee veruit het drukste van de dag. In de ochtend is geen uitgesproken spits zichtbaar. Na 18.00 uur volgt een snelle afname van de intensiteit.




*Grafiek 2 Uurverloop verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag, Tweede Jan Steenstraat*

**Bromfietsers en fietsers**

In tabel 3.2 zijn de intensiteiten van (brom)fietsers in de Tweede Jan Steenstraat op beide meetpunten opgenomen.

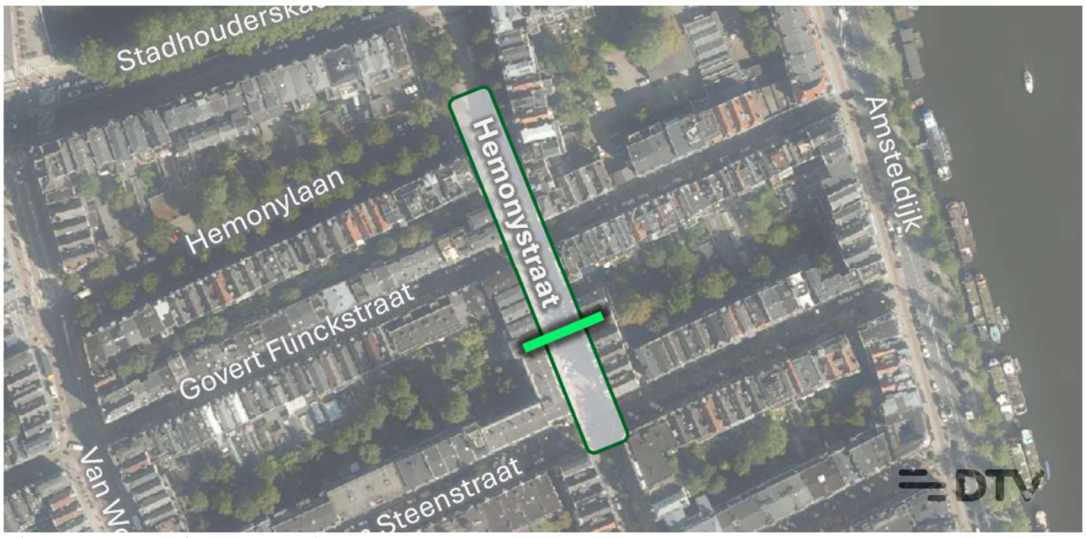
*Tabel 3.2 Intensiteiten (brom)fietsers Tweede Jan Steenstraat - gemiddelde werkdag*

| Intensiteiten (brom)fietsers – gemiddelde werkdag | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Westelijk wegvak | | Richting oost | Richting west |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 823 | 100% | 487 | 336 |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 108 | 13,1% | 43 | 65 |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 148 | 18,0% | 95 | 53 |
| | | | | |
| | Oostelijk wegvak | | Richting oost | Richting west |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 533 | 100% | 369 | 164 |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 68 | 12,8% | 43 | 25 |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 72 | 13,5% | 50 | 22 |

De Tweede Jan Steenstraat verwerkt op een gemiddelde werkdag respectievelijk 823 (brom)fietsers op het westelijke wegvak en 533 op het oostelijke wegvak. Het westelijke wegvak is daarmee drukker dan het oostelijke wegvak, en de verkeersstromen zijn op beide wegvakken met name gericht naar het oosten. De ochtendspits is beperkt (12,8-13,1%), wat overeenkomt met eerdere observaties. De avondspits is op het westelijke wegvak duidelijker aanwezig met 18% van de etmaalintensiteit.

## 3.4 Verkeersintensiteiten Hemonystraat

Gedurende een aaneengesloten periode van twee weken zijn met behulp van telslangen mechanische snelheids- en intensiteitsmetingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er in de Hemonystraat rijdt en welke snelheden er worden gereden. Het gaat hierbij om het verbindende wegvak van de Hemonystraat, tussen de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat. Dit wegvak kent een verplichte rijrichting richting het noorden, uitgezonderd fietsers en bromfietsers. Van maandag 1 september tot en met zondag 14 september 2025 zijn 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietsers en hun snelheid geregistreerd. De locatie van het meetpunt is weergegeven in figuur 3.14.




*Figuur 3.14 Locatie meetpunt in de Hemonystraat*

**Gemotoriseerd verkeer**

In tabel 3.3 zijn de intensiteiten en de V85 snelheid[5] van het gemotoriseerd verkeer in de Hemonystraat opgenomen.

[5] Dit is de snelheid (in km/uur) die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. De V85 geeft dus een indicatie van welke snelheid de ruime meerderheid van de weggebruikers rijdt.

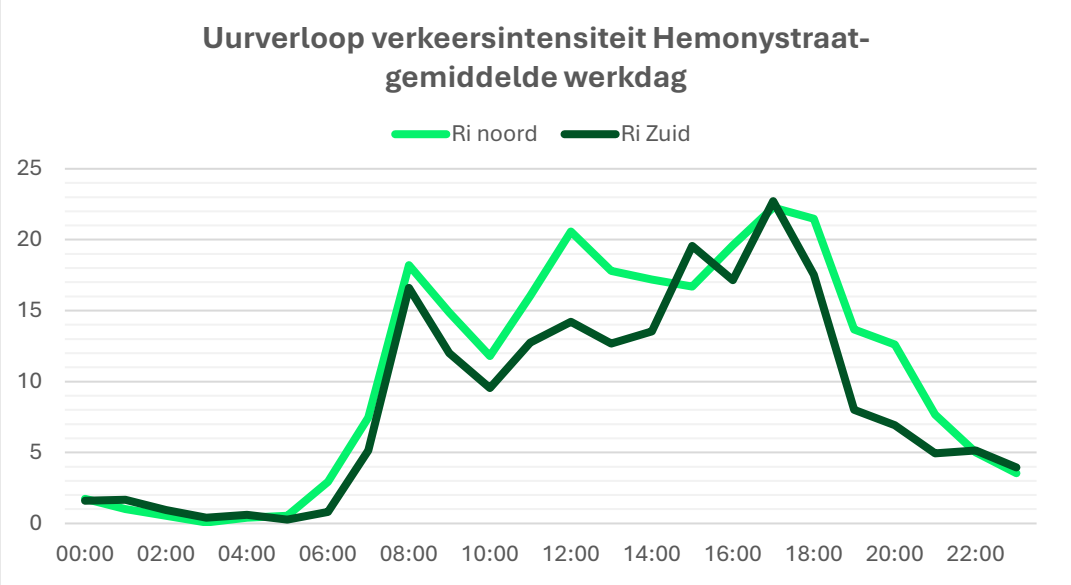
*Tabel 3.3 Intensiteiten en V85 snelheid gemotoriseerd verkeer Hemonystraat - gemiddelde werkdag*

| Intensiteiten en V85 gemotoriseerd verkeer – gemiddelde werkdag | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Richting noord | | Richting zuid | |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | | 254 | 100% | 209 | 100% |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | | 26 | 10,2% | 22 | 8,7% |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | | 42 | 16,5% | 40 | 15,7% |
| **V85** | | | 23 km/uur | | 27 km/uur |
| **Voertuigverdeling:** | Licht (L) | 246 | 96,8% | 209 | 96,5% |
| | Middelzwaar (M) | 6 | 2,4% | 5 | 2,3% |
| | Zwaar (Z) | 2 | 0,8% | 3 | 1,2% |

De Hemonystraat verwerkt gemiddeld over een werkdag 463 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan rijden 254 voertuigen in noordelijke rijrichting en 209 voertuigen in de zuidelijke rijrichting. Dit betekent dat bijna de helft van de geregistreerde voertuigen (ca. 45%) tegen de verplichte rijrichting in rijdt. De gemeten V85-snelheden zijn acceptabel voor een dergelijke weg, maar ook hier valt op dat deze snelheid in zuidelijke rijrichting (de illegale rijrichting) hoger ligt.

Het verkeer bestaat vrijwel volledig uit lichte voertuigen (96,7%), met een beperkt aandeel middelzwaar (2,3%) en zwaar verkeer (1%), wat het woonstraatkarakter bevestigt. De avondspits is met een percentage van ca. 18% van het etmaalverkeer (in doorsnede) duidelijk drukker dan de ochtendspits met een percentage van ca. 10% (van het etmaalverkeer).

Grafiek 3 toont het uurverloop van de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in de Hemonystraat. De intensiteiten nemen vanaf 06.00/07.00 uur sterk toe, met een eerste piek rond 08.00 uur. Rond het middaguur wordt ook een hoge intensiteit bereikt, wat passend is bij een verblijfs- of winkelstraat. De periode tussen 15.00 en 18.00 uur is het drukste van de dag. Na 18.00 uur neemt de intensiteit fors af richting de nachtelijke uren, waarin de verkeersdrukte beperkt is.




*Grafiek 3 Uurverloop verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag, Hemonystraat*

**Bromfietsers en fietsers**

In tabel 3.4 zijn de intensiteiten van (brom)fietsers in de Hemonystraat opgenomen.

*Tabel 3.4 Intensiteiten (brom)fietsers Hemonystraat - gemiddelde werkdag*

| Intensiteiten (brom)fietsers – gemiddelde werkdag | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Doorsnede | Richting noord | Richting zuid |
| **Etmaal (00:00-24:00)** | 1.938 | 100% | 832 | 1106 |
| **Ochtendspits (07:00 – 09:00)** | 197 | 10,2% | 104 | 93 |
| **Avondspits (16:00-18:00)** | 357 | 18,4% | 129 | 228 |

De Hemonystraat verwerkt op een gemiddelde werkdag 1.938 (brom)fietsers per etmaal. In de ochtendspits (07.00–09.00 uur) worden 197 passerende (brom)fietsers geregistreerd (circa 10% van het etmaalvolume). De avondspits (16.00–18.00 uur) is beduidend drukker, met 357 passerende (brom)fietsers (circa 18% van het etmaalvolume). De intensiteit van het (brom)fietsverkeer in de Hemonystraat ligt daarmee aanzienlijk hoger dan de intensiteit van gemotoriseerd verkeer.

## 3.5 Ongevallen kruispunt Tweede Jan Steenstraat - Amsteldijk

In deze paragraaf wordt een beknopte analyse gegeven van de geregistreerde ongevallen op en in de directe omgeving van het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk. De ongevalsgegevens zijn afkomstig uit VIA Software, gebaseerd op politiedata over de periode van 1 januari 2021 tot en met 18 november 2025. In deze periode van circa vijf jaar zijn in totaal zeven ongevallen geregistreerd.

Van de zeven geregistreerde ongevallen betroffen vijf incidenten uitsluitend materiële schade (UMS). Bij de overige twee ongevallen was sprake van letselschade. Wat betreft de toedracht gaat het in vier gevallen om een flankongeval, terwijl bij één ongeval sprake was van een frontale botsing tussen een personenauto en een fietser.

Het is belangrijk om op te merken dat VIA-stat een onderregistratie kent: minder ernstige ongevallen, waarbij bijvoorbeeld geen hulpdiensten ter plaatse komen, worden niet altijd door de politie geregistreerd en verschijnen daardoor niet in de dataset. Ter illustratie: uit aanvullende meldingen blijkt dat er ten minste twee extra ongevallen hebben plaatsgevonden, waaronder één op 1 augustus 2025, waarbij een voertuig uit de Tweede Jan Steenstraat in botsing kwam met een voertuig op de Amsteldijk. Deze ongevallen zijn niet terug te vinden in de VIA-registratie. Deze aanvullende informatie duidt erop dat het werkelijke aantal incidenten mogelijk hoger ligt dan de officiële registratie laat zien, wat bij de interpretatie van de verkeersveiligheidssituatie moet worden meegewogen.

# 4 Bewonersraadpleging

Naast het verzamelen van objectieve verkeersgegevens is in dit onderzoek ook de beleving en ervaring van bewoners meegenomen. Bewoners van de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat zijn uitgenodigd om op donderdag 11 september tussen 10.00 en 12.00 uur in gesprek te gaan over de verkeersproblematiek die zij ervaren.

Het doel van deze participatiebijeenkomst was het verkrijgen van inzicht in de specifieke knelpunten die bewoners ervaren, en de momenten waarop deze zich volgens hen voordoen. Daarnaast kregen bewoners de gelegenheid mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen. In totaal zijn circa vijftien bewoners gesproken. Gedurende de bijeenkomst is gebruikgemaakt van een grote kaart van het onderzoeksgebied waarop bewoners hun opmerkingen konden aanduiden. Daarnaast waren er reactieformulieren beschikbaar om ervaringen ook schriftelijk vast te leggen. De bevindingen uit deze raadpleging zijn in dit hoofdstuk samengevat.

## 4.1 Ervaren knelpunten

Tijdens het inloopmoment hebben bewoners hun zorgen gedeeld over de verkeerssituatie in de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat. De bewoners benoemden met name een aantal terugkerende thema's die grotendeels te maken hebben met verkeersdrukte, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De hieronder beschreven punten geven een samenvatting van de meest genoemde knelpunten.

1. **Verkeersdrukte**
   Bewoners maken zich zorgen over de hoeveelheid verkeer in de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat. Met name in de middag staat het verkeer volgens hen regelmatig vast. Dit leidt tot onveilige situaties voor fietsers, die noodgedwongen tussen de voertuigen door manoeuvreren of uitwijken naar het trottoir. Bewoners signaleren een duidelijke toename van het verkeer sinds de invoering van het verkeersfilter in de Van Woustraat.

2. **Negeren van de verplichte rijrichting**
   Verschillende bewoners geven aan dat geregeld voertuigen tegen de rijrichting in rijden, zowel in de Tweede Jan Steenstraat als de Govert Flinckstraat. Door de beperkte breedte van de straten ontstaat hierdoor een conflictsituatie, waarbij één van de voertuigen moet terugrijden. Dit leidt volgens bewoners regelmatig tot irritaties en soms ook tot agressief verkeersgedrag.

3. **Overmatig claxoneren**
   Door de verkeersdrukte ontstaan wachtrijen in de zijstraten. Deze wachtrijen veroorzaken volgens bewoners irritatie bij automobilisten, wat zich uit in frequent toeteren. Dit leidt tot geluidsoverlast en wordt door bewoners als hinderlijk en agressief ervaren.

4. **Aanwezigheid van taxiverkeer**
   Een deel van het verkeersaanbod bestaat volgens bewoners uit taxi's, herkenbaar aan de blauwe kentekenplaat. Deze worden gezien als een belangrijke bijdrage aan de verkeersdruk in de woonstraten.

5. **Te hoge snelheden**
   Tot slot benoemen bewoners dat er in de rustige uren regelmatig te hard wordt gereden. Vooral wanneer er weinig verkeer aanwezig is, houden automobilisten zich volgens bewoners niet altijd aan de maximumsnelheid.

## 4.2 Oplossingsrichtingen

Naast het benoemen van knelpunten hebben bewoners ook mogelijke maatregelen voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Hun suggesties zijn met name gericht op het terugdringen van doorgaand verkeer en het vergroten van de verkeersveiligheid.

1. **Wijzigen van de verplichte rijrichting**
   De Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat functioneren volgens bewoners momenteel als doorgaande routes voor verkeer van en naar de Amsteldijk. Door de verplichte rijrichting op (delen van) deze straten om te draaien, zou doorgaand (sluip)verkeer worden ontmoedigd. De bewoners hebben voorgesteld om de rijrichting van het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat zodanig aan te passen dat dit alleen toegankelijk is vanaf de Van Woustraat. Voor het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat stelden zij dit ook voor, waarbij de straat uitsluitend vanaf de Amsteldijk ingereden kan worden.

2. **Fysiek afdwingen van de rijrichting door middel van pollers**
   Een uitbreiding op bovenstaande gedachte is het fysiek afsluiten van de doorgaande route. Bewoners stelden voor om ter hoogte van de Amsteldijk pollers te plaatsen, waardoor de straten voor gemotoriseerd verkeer doodlopend worden. Om keerbewegingen te faciliteren, kan door het opheffen van enkele parkeervakken een keerlus worden ingericht.

3. **Communicatie en informatievoorziening richting weggebruikers**
   Bewoners verwachten dat betere communicatie kan bijdragen aan het verminderen van zoek- en sluipverkeer. Binnen dit thema zijn de volgende suggesties gedaan: aanpassing route-informatie in navigatiesystemen, het plaatsen van borden ‘uitsluitend bestemmingsverkeer’ op strategische plekken en een duidelijke vooraankondiging ‘geen doorgaand verkeer Van Woustraat’ bij de Ceintuurbaan om zoek- en omrijdgedrag te beperken in nabijheid van het verkeersfilter.

4. **Aanvullende oplossingsrichtingen**
   Overige benoemde punten vanuit bewoners zijn:
   - Meer laad- en losgelegenheid: behoefte aan extra of beter gesitueerde laad- en losplekken om dubbel parkeren en onveilige situaties te voorkomen;
   - Omdraaien rijrichting Tweede Jan Steenstraat (tussen Sarphatipark en de Van Woustraat): voorgesteld als maatregel om sluipverkeer te verminderen;
   - Fysieke maatregelen op trottoirs: verzoek om paaltjes of andere fysieke elementen om het rijden op het trottoir door fietsers, fatbikes en scooters tegen te gaan;
   - Aanpassing parkeervakken (langsparkeren in plaats van schuine parkeervakken): genoemd om meer ruimte te creëren, met name tijdens periodes van filerijden;
   - Verhoging verkeersdrempels: bewoners ervaren dat de huidige drempels onvoldoende remmend werken en verzoeken om verhogingen;
   - Meer handhaving op bestuurders, met name taxi’s, die tegen die rijrichting in rijden.

# 5 Resultaten cameraonderzoek

In de periode van maandag 1 tot en met zondag 7 september 2025[6] zijn 24-uurs cameraopnames gemaakt ter hoogte van de aansluiting van de Tweede Jan Steenstraat op de Amsteldijk. De beelden zijn gebruikt om de actuele verkeerssituatie vast te leggen en een conflictobservatie uit te voeren. Hiermee is inzicht verkregen in het verkeersgedrag van verschillende modaliteiten en het optreden van (potentieel) verkeersonveilige situaties. Aanvullend is twee uur aan beeldmateriaal geanalyseerd (dinsdag 2 september, van 17.00 tot 18.00 en vrijdag 5 september, van 15.00 tot 16.00 uur) met als doel inzicht te verkrijgen in de hoeveelheid taxiverkeer dat afkomstig is uit de Tweede Jan Steenstraat. In het voorliggende hoofdstuk zijn de resultaten van het cameraonderzoek weergegeven.

## 5.1 Conflicten en opvallendheden

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het verkeersfilter geconstateerd:

- Toenemende verkeersdrukte tijdens de avondspits;
- Bestuurders rijden tegen de rijrichting in op de Amsteldijk (spookrijden);
- Hinder door invoegend gemotoriseerd verkeer uit Tweede Jan Steenstraat;
- Voorrangsafhandeling gemotoriseerd verkeer;
- Conflicten met fietsverkeer;
- Overige opvallendheden.

Onderstaand zijn deze nader beschreven, op volgorde van meest naar minst voorkomend.

**Toenemende verkeersdrukte tijdens de avondspits**

Gedurende de onderzoeksperiode is opgemerkt dat met name aan het einde van de middag en gedurende de avondspits (tussen 16.00 en 19.00 uur) structureel filevorming optreedt op de Amsteldijk. De wachtrij ontstaat voornamelijk op de rechterrijstrook richting het kruispunt met de Stadhouderskade, waar verkeer vervolgens rechtsaf wil slaan. Op de opstelstrook voor links afslaand verkeer is nauwelijks sprake van vergelijkbare congestie.

De toegenomen verkeersdruk leidt in deze periode tot meer assertief en onvoorspelbaar verkeersgedrag. Buiten de avondspits verlopen de verkeersstromen aanzienlijk rustiger. Risicovolle manoeuvres komen dan nauwelijks voor, mede doordat de verkeersintensiteiten en wachttijden (op basis van de camerabeelden) aanzienlijk lager lijken te zijn.

**Bestuurders rijden tegen de rijrichting in op de Amsteldijk (spookrijden)**

Gedurende de onderzoeksperiode is geconstateerd dat veelvuldig tegen de rijrichting in wordt gereden op de Amsteldijk. Het betreft voornamelijk tweewielers op de rijbaan, zoals motoren en bromfietsen/bromscooters. Deze voertuigen rijden tegen de rijrichting in links langs het middeneiland, ter hoogte van de oversteek voor fietsverkeer. Vervolgens voegen deze tweewielers weer in de wachtrij in om zich voor het kruispunt met de Stadhouderskade op te stellen en rechts af te slaan.

[6] Disclaimer: tijdens de cameraobservatie was de Coentunnel afgesloten. Dit heeft mogelijk invloed gehad op de verkeersdrukte in de stad. Door de afsluiting van de Coentunnel liep mogelijk de ring Oost vast en heeft verkeer richting Noord via de stad (IJtunnel) zijn weg gezocht over de Amsteldijk.

Ook ander gemotoriseerd verkeer, met name personenauto's, passeert regelmatig het middeneiland aan de linkerzijde, en rijdt daarmee (kortstondig) in tegengestelde rijrichting. In figuur 5.1 is een situatie weergegeven waarin het blauwe voertuig abrupt moet remmen om een botsing te voorkomen. Het blauwe voertuig slaat vervolgens linksaf op de Stadhouderskade en voegt zich dus niet in de wachtrij voor het rechts afslaande verkeer.

Daarnaast is waargenomen dat voorbij het middeneiland incidenteel spookrijden plaatsvindt. Dit doet zich met name voor wanneer een voertuig de opstelstrook voor linksaf (op de Stadhouderskade) gebruikt om in te voegen in de wachtrij voor rechtsaf. Voertuigen die daadwerkelijk linksaf willen slaan, worden hierdoor gehinderd en kiezen er soms voor om het invoegende voertuig via de tegengestelde rijrichting te passeren, zie figuur 5.2.



*Figuur 5.1 Bijna-botsing tussen twee voertuigen door spookrijden op de Amsteldijk*



*Figuur 5.2 Voertuig passeert invoegend verkeer via tegengestelde rijrichting*

**Hinder door invoegend gemotoriseerd verkeer uit Tweede Jan Steenstraat**

Gedurende de onderzoeksperiode is geconstateerd dat sprake is van frequent hinder tussen verschillende typen gemotoriseerd verkeer. De opstelstrook voor links afslaand verkeer (voor het kruispunt met de Stadhouderskade) wordt regelmatig gebruikt als invoegstrook door verkeer afkomstig uit de Tweede Jan Steenstraat. Hierdoor ondervindt verkeer op de opstelstrook voor rechtsaf hinder van invoegende voertuigen. Ook bestuurders die linksaf willen slaan ervaren belemmeringen; zij staan vaak onnodig stil door het invoegende verkeer.

In figuur 5.3 en 5.4 zijn situaties weergegeven waarin invoegende voertuigen de doorstroming op de opstelstrook beperken. Dit leidt ertoe dat andere bestuurders moeten wachten tot het invoegende voertuig is gepasseerd, of besluiten dit voertuig (tegen de rijrichting in) te passeren. Deze situatie is bij het vorige aandachtspunt beschreven.



*Figuur 5.3 Invoegend verkeer belemmert doorstroming op opstelstrook linksaf*



*Figuur 5.4 Invoegend verkeer belemmert doorstroming op de gehele Amsteldijk*

**Voorrangsafhandeling gemotoriseerd verkeer**

Gedurende de onderzoeksperiode is geconstateerd dat verkeer uit de Tweede Jan Steenstraat regelmatig voorrang afdwingt op de Amsteldijk. Hoewel dit verkeer formeel voorrang moet verlenen aan alle overige weggebruikers, gebeurt dit in de praktijk vaak niet. Dit leidt met name tot conflicten met het gemotoriseerde verkeer op de Amsteldijk. Deze bestuurders, die vanuit de Tweede Jan Steenstraat linksaf de Amsteldijk oprijden, stellen zich assertief op door ver door te steken tot aan de rijbaan. Hierdoor dient passerend verkeer op de Amsteldijk soms uit te wijken of af te remmen. In meerdere situaties is waargenomen dat bestuurders vanuit de uitrit feitelijk voorrang afdwingen van het doorgaande verkeer. In figuur 5.5 en 5.6 zijn twee voorbeelden weergegeven waarin geen voorrang wordt verleend aan verkeer op de Amsteldijk.



*Figuur 5.5 Links afslaand voertuig dwingt voorrang af op doorgaand verkeer*



*Figuur 5.6 Voertuig uit Tweede Jan Steenstraat verhindert doorgang en veroorzaakt rematie*

Ook is tijdens de onderzoeksperiode meerdere keren waargenomen dat bestuurders op de Amsteldijk, vanuit noordelijke richting, voorrang verlenen aan uitrijdend verkeer uit de Tweede Jan Steenstraat. Hoewel zij formeel voorrang hebben, stoppen sommige bestuurders om kruisend verkeer te laten invoegen of rechts afslaan.

**Conflicten met fietsverkeer**

Gedurende de onderzoeksperiode is meerdere keren waargenomen dat bestuurders die vanuit de Tweede Jan Steenstraat willen invoegen op de Amsteldijk hun voertuig (deels) op het vrijliggende fietspad positioneren. Deze gedragingen leidt tot hinder voor fietsers, die genoodzaakt zijn om uit te wijken of om het wachtende voertuig heen te manoeuvreren, zoals in figuur 5.7 is weergegeven.

Daarnaast is waargenomen dat de oversteekplaats voor fietsers regelmatig wordt geblokkeerd door stilstaand verkeer op de Amsteldijk. Dit treedt met name op wanneer zich een wachtrij vormt van verkeer dat voor het kruispunt met de Stadhouderskade wacht. Fietsers moeten zich in deze situatie om de voertuigen heen manoeuvreren, wat leidt tot onoverzichtelijke situaties en een verhoogd risico op conflicten met zowel tegemoetkomende fietsers als passerend gemotoriseerd verkeer. Een voorbeeld hiervan is weergegeven in figuur 5.8.




*Figuur 5.7 Fietser dient uit te wijken doordat een voertuig uit de Tweede Jan Steenstraat het fietspad blokkeert*



*Figuur 5.8 Er is een wachtrij op de Amsteldijk en een stilstaand voertuig blokkeert hierdoor de fietsoversteek*

**Overige opvallendheden**

Naast bovengenoemde bevindingen zijn ook de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode:

- Is meerdere malen waargenomen dat bezorgvoertuigen en werkbussen tijdelijk gebruikmaken van het fietspad en trottoir langs de Amsteldijk, ter hoogte van de aansluiting met de Tweede Jan Steenstraat, zie figuur 5.9. Deze voertuigen parkeren op de inritconstructie van deze zijstraat. Hoewel deze situaties meestal niet direct tot onveilige omstandigheden leiden, veroorzaken zij wel hinder voor fietsers en voetgangers.

  In één specifieke situatie is echter een bijna-botsing tussen een fietser en een bakwagen waargenomen, zie figuur 5.10. In dit geval stond een bestelbus geparkeerd op de inritconstructie van de Tweede Jan Steenstraat, waardoor het zicht op kruisende fietsers vanaf de noordzijde van de Amsteldijk werd beperkt. Een bakwagen die de Tweede Jan Steenstraat wilde verlaten, had hierdoor onvoldoende zicht op de naderende fietser. De fietser moest uitwijken om een botsing te voorkomen.

- Is één keer een fietser vanuit zuidelijke richting waargenomen die de rijbaan van de Amsteldijk gebruikte in plaats van het vrijliggende fietspad. De fietser sloeg vervolgens af naar de Tweede Jan Steenstraat. Vermoedelijk koos de fietser hiervoor vanwege een aanwezige wachtrij van gemotoriseerd verkeer, waardoor de doorgang van de fietsoversteek werd belemmerd.



*Figuur 5.9 Voertuig staat tijdelijk stil op het trottoir*




*Figuur 5.10 Bijna-botsing tussen een bakwagen en kruisende fietser op het fietspad*

## 5.2 Taxiverkeer in de Tweede Jan Steenstraat

Eén van de knelpunten die uit de bewonersraadpleging naar voren kwam, betreft de aanwezigheid van taxiverkeer in de Tweede Jan Steenstraat. Ook tijdens de conflictobservatie was zichtbaar dat taxi's een opvallend aandeel vormen in het verkeersbeeld. Om dit nader te kwantificeren, is voor twee drukke meeturen (op basis van de verkeersintensiteiten) het aantal voertuigen met een blauw kenteken geteld. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 5.1.

In beide geanalyseerde perioden zijn circa 25 voertuigen met een blauw kenteken geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag rijden tussen 17.00 en 18.00 uur ongeveer 100 motorvoertuigen door dit deel van de Tweede Jan Steenstraat. Tussen 15.00 en 16.00 uur ligt dit aantal iets hoger, met circa 115 motorvoertuigen per uur. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat taxi's circa een kwart van het totale verkeer in dit deel van de Tweede Jan Steenstraat vormen tijdens deze twee drukke uren.

| Dinsdag 2 september | Aantal taxivoertuigen | Vrijdag 5 september | Aantal taxivoertuigen |
|---|---|---|---|
| 17:00 tot 17:15 uur | 4 | 15:00 tot 15:15 uur | 5 |
| 17:15 tot 17:30 uur | 8 | 15:15 tot 15:30 uur | 8 |
| 17:30 tot 17:45 uur | 7 | 15:30 tot 15:45 uur | 8 |
| 17:45 tot 18:00 uur | 6 | 15:45 tot 16:00 uur | 5 |
| **17:00 tot 18:00 uur** | **25** | **15:00 tot 16:00 uur** | **26** |

*Tabel 5.1 Aantal geregistreerde voertuigen met een blauw kenteken uit de Tweede Jansteenstraat*

## 5.3 Samengevat

Gedurende de onderzoeksperiode zijn verschillende conflictsituaties en opvallende gedragingen waargenomen bij het kruispunt tussen de Tweede Jansteenstraat en de Amsteldijk, met name tijdens de avondspits. In deze periode ontstaan structureel wachtrijen op de rechterrijstrook richting de Stadhouderskade, wat leidt tot assertief en onvoorspelbaar rijgedrag, zoals het afdwingen van voorrang en het blokkeren van het fietspad bij het invoegen vanuit de Tweede Jan Steenstraat. Daarnaast is veelvuldig waargenomen dat tweewielers en gemotoriseerd verkeer kortstondig tegen de rijrichting in rijden om wachtrijen te omzeilen.

Een opvallend element in het verkeersbeeld vormt het aanzienlijke aandeel taxiverkeer. Tijdens twee drukke uren blijkt circa een kwart van de passerende voertuigen in de Tweede Jan Steenstraat een taxi te zijn. Deze intensieve aanwezigheid kan bijdragen aan de waargenomen verkeersdrukte en het assertieve rijgedrag in de spits, mede doordat taxi's vaak korte ritten maken en frequent manoeuvreren in beperkte ruimte.

Buiten de avondspits verlopen de verkeersstromen rustiger en worden verkeersregels grotendeels nageleefd. In de perioden komen nauwelijks risicovolle manoeuvres of overtredingen voor. Samenvattend tonen de camerabeelden aan dat de verkeersveiligheid en doorstroming sterk onder druk staan tijdens het piekmoment in de avondspits en bestaat er een verhoogd risico op (bijna-)conflicten.

# 6 Analyse wijzigen rijrichting

Naar aanleiding van signalen over toegenomen verkeersdrukte in de Tweede Jan Steenstraat heeft de gemeente Amsterdam gevraagd te onderzoeken of het verkeerskundig haalbaar en wenselijk is om de verplichte rijrichting in het wegvak tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk om te draaien. Tijdens de bewonersraadpleging is bovendien naar voren gekomen dat ook het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat mogelijk in aanmerking komt voor een gewijzigde rijrichting. Dit hoofdstuk behandelt daarom de mogelijkheden en eventuele effecten die ontstaan bij het omdraaien van de rijrichting in meerdere varianten.

## 6.1 Inventarisatie bestaande situatie

**Wegvak Tweede Jan Steenstraat**

Het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat kent een verplichte rijrichting voor gemotoriseerd verkeer van west naar oost (Van de Van Woustraat richting de Amsteldijk); fietsers en bromfietser zijn hiervan uitgezonderd. Het wegvak kent in de huidige situatie aan één zijde schuine parkeervakken en ondergrondse afvalcontainers.

Uit zowel de verkeersveiligheidsschouw als de uitgevoerde telling blijkt dat de verkeersintensiteit in de ochtend (07:00 – 09:00 uur) beperkt is met 62 motorvoertuigen, terwijl in de avondspits (16:00 – 18:00 uur) regelmatig opstoppingen ontstaan bij de aansluiting op de Amsteldijk (211 motorvoertuigen). Het invoegen vanaf de Tweede Jan Steenstraat verloopt moeizaam in de avondspits door de wachtrijen die structureel ontstaan op de rechterrijstrook van de Amsteldijk, richting het kruispunt met de Stadhouderskade. Dit leidt tot assertief en onvoorspelbaar rijgedrag, zowel het afdwingen van voorrang en het blokkeren van het fietspad. De resultaten van het cameraonderzoek bevestigen deze knelpunten. Bovendien blijkt dat het aandeel taxiverkeer relatief hoog is in dit deel van de Tweede Jan Steenstraat.

**Wegvak Govert Flinckstraat**

Het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat kent een verplichte rijrichting voor gemotoriseerd verkeer van oost naar west (van de Hemonystraat naar de Van Woustraat); fietsers en bromfietsers zijn hiervan uitgezonderd. Het wegvak is aan één zijde voorzien van smalle langsparkeervakken, waardoor de effectieve breedte van de rijloper beperkt is. Daarnaast zijn in de straat ondergrondse afvalcontainers aanwezig.

Uit zowel de verkeersveiligheidsschouw als de uitgevoerde telling blijkt dat de verkeersintensiteit in de ochtend (07:00 – 09:00 uur) beperkt is met 83 motorvoertuigen. De avondspits (16:00 – 18:00 uur) is drukker met 133 motorvoertuigen. Desondanks blijft de verkeersintensiteit tussen 13:00 – 18:00 uur relatief stabiel, waarna deze in de avond geleidelijk afneemt.

## 6.2 Ontwikkeling van verkeersintensiteiten

De historische en recente tellingen laten zien dat de verkeersintensiteiten[7] in de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat de afgelopen jaren aanzienlijk zijn toegenomen. In tabel 6.1 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven, waarbij is uitgegaan van werkdag intensiteiten (uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal). De historische tellingen zijn afkomstig uit Basec.

| Werkdag intensiteit | November / december 2019 | Oktober / november 2022[8] | September 2025 | Toename in % |
|---|---|---|---|---|
| Govert Flinckstraat – west | 403 | 461 | 1.080 | 168% |
| Govert Flinckstraat – oost | 781 | 601 | 689 | -12% |
| Tweede Jan Steenstraat – west | 475 | onbekend | 1.056 | 122% |
| Tweede Jan Steenstraat – oost | 290 | onbekend | 951 | 228% |
| Hemonystraat | onbekend | 280 | 463 | 65% |

*Tabel 6.1 Overzicht ontwikkeling van intensiteiten per wegvak*

## 6.3 Variant 1: oostelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat

Variant 1 betreft het wijzigen van de verkeerscirculatie door de verplichte rijrichting in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat om te draaien. In de huidige situatie is de rijrichting gericht naar de Amsteldijk; in deze variant wordt deze omgekeerd, zodat verkeer wordt geleid in de richting van het kruispunt met de Hemonystraat.

**Weginrichting wegvak**

Bij het omdraaien van de verplichte rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat dient rekening te worden gehouden met de positie van de ondergrondse afvalcontainers. Een logische plaatsing hiervan (in principe aan de rechterzijde van de rijbaan) is van belang. Dit kan betekenen dat de inrichting van het wegvak moet worden aangepast om een goed bereikbare plaatsing van de ondergrondse containers te waarborgen. Ook beschikt het wegvak in de huidige situatie aan één zijde over schuine parkeervakken. Bij het omkeren van de rijrichting is het wenselijk om deze parkeervakken aan te passen, zodat zij aansluiten op de nieuwe rijrichting. Het herinrichten van het wegvak brengt naar verwachting aanzienlijke kosten met zich mee, doordat de straat grotendeels opnieuw moeten worden bestraat.

**Bereikbaarheid voor bewoners**

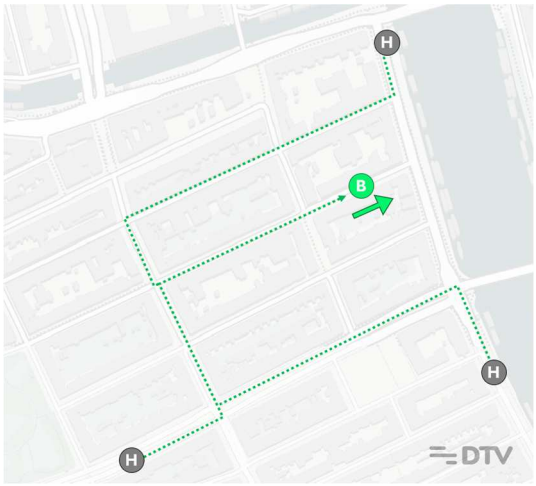
Ter illustratie van het omdraaien van de verplichte rijrichting is een voorbeeldcasus uitgewerkt voor een woning in het midden van het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat. Figuur 6.1 toont de huidige uitgaande routes vanaf deze woning en figuur 6.2 toont de huidige inkomende routes naar diezelfde woning. Figuur 6.3 toont de toekomstige uitgaande routes vanaf de woning bij het omdraaien van de rijrichting en figuur 6.4 toont de toekomstige inkomende routes naar diezelfde woning bij een omgekeerde rijrichting. Het omdraaien van de rijrichting in het wegvak heeft geen wezenlijke gevolgen voor de bereikbaarheid van de woningen in dit wegvak, maar leidt wel tot een wijziging in de routekeuze. Al met al blijven deze veranderingen zeer beperkt.

[7] Er zijn geen gegevens beschikbaar over het aandeel herkomst- en bestemmingsverkeer ten opzichte van doorgaand verkeer. Hierdoor kan niet nauwkeurig worden vastgesteld welk deel van de huidige intensiteiten zal verschuiven naar andere routes.

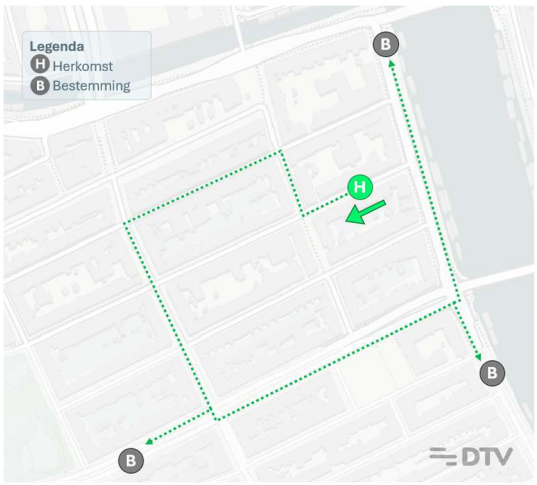
[8] De gepresenteerde cijfers uit november/december 2019 geven de situatie weer voordat de COVID-19 pandemie in Nederland uitbrak. Ze zijn daarom niet beïnvloed door maatregelen of veranderingen als gevolg van het coronavirus. In oktober/november 2022 was COVID-19 nog aanwezig, maar de samenleving functioneerde grotendeels normaal.



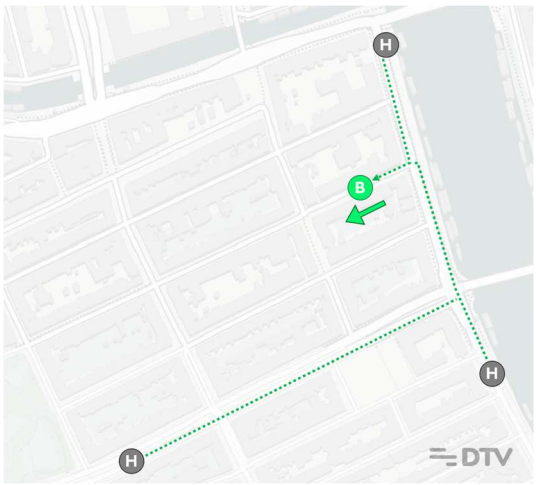

*Figuur 6.1 Huidige routes herkomst woning*




*Figuur 6.2 Huidige routes bestemming woning*




*Figuur 6.3 Nieuwe routes herkomst woning*




*Figuur 6.4 Nieuwe routes bestemming woning*

**Berijdbaarheid zware voertuigen**

Het is van belang dat zware voertuigen, zoals vuilniswagens en hulpdiensten[9] (bijvoorbeeld brandweerwagens), hun routes onverminderd kunnen blijven uitvoeren. In dit kader is onderzocht welke effecten een omkering van de rijrichting in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat kan hebben op de berijdbaarheid van dergelijke voertuigen. Hierbij is specifiek gekeken naar de aansluitingen op het omliggende wegennet: het kruispunt met de Amsteldijk en het kruispunt met de Hemonystraat.

*Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk*

Bij een omkering van de rijrichting in het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat betekent dit dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Amsteldijk de straat in zal rijden. De huidige uitritconstructie is momenteel niet toegankelijk voor inrijdend verkeer en kent hierdoor meerdere knelpunten.

[9] De Tweede Jan Steenstraat maakt geen onderdeel uit van een calamiteitenroute, maar moet uiteraard wel te allen tijde bereikbaar blijven voor hulpdiensten.

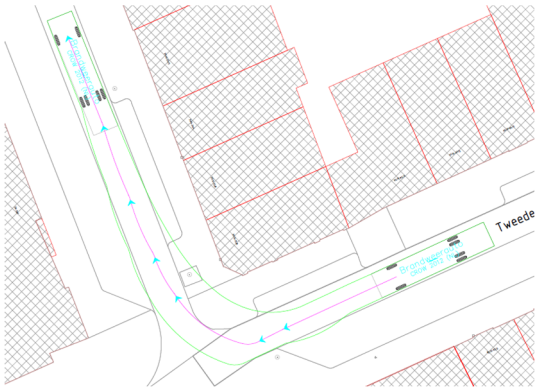
Hierbij valt te denken aan de boogstralen voor voertuigen die zowel vanuit het noorden als het zuiden op de Amsteldijk de straat inrijden, de beperkte opstelruimte voor inrijdend verkeer tussen de rijbaan en het fietspad op de Amsteldijk en de ligging van de fietsoversteek op de Amsteldijk. Voor het mogelijk maken van een omgekeerde rijrichting en het realiseren van een veilige aansluiting, is het cruciaal dat gemotoriseerd verkeer voldoende manoeuvreerruimte heeft om af te slaan, goed zicht heeft op kruisende fietsers en over voldoende ruimte beschikt om voorrang te verlenen.

*Kruispunt met de Hemonystraat*

Voor het kruispunt met de Hemonystraat is de huidige rijcurve beoordeeld in het kader van een mogelijke omkering van de rijrichting in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat. Deze bocht is getoetst met behulp van twee representatieve ontwerpvoertuigen: een vuilniswagen (zie figuur 6.5) en een brandweerwagen (zie figuur 6.6). Uit deze toetsing blijkt dat de bocht voor beide voertuigtypen niet mogelijk is. Dit duidt erop dat, bij het omdraaien van de rijrichting, een aanpassing van de boogstraal noodzakelijk is om een veilige en berijdbare passage voor zware voertuigen te waarborgen. Naar verwachting moeten de fietsnietjes en de boom aan de rechterzijde van de Hemonystraat worden verwijderd.




*Figuur 6.5 Rijcurve Tweede Jan Steenstraat – Hemonystraat, vuilniswagen*




*Figuur 6.6 Rijcurve Tweede Jan Steenstraat – Hemonystraat, brandweerwagen*

**Verkeersstromen en mogelijke verschuivingen**

In september 2025 rijden dagelijks circa 951 motorvoertuigen door het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat en circa 1.056 motorvoertuigen door het westelijke wegvak. Beide wegvakken fungeren in de huidige situatie (mede) als sluiproute richting de Amsteldijk.

Met het omdraaien van de rijrichting vervalt deze doorgaande route. Hierdoor wordt verwacht dat in beide wegvakken een merkbare afname van verkeersdrukte optreedt. Het oostelijke wegvak verliest zijn functie als doorsteek richting de Amsteldijk, terwijl het westelijke wegvak niet langer wordt gebruikt als vervolgroute binnen deze doorsteek. Tegelijkertijd ontstaat een nieuwe, zij het beperkte, route voor verkeer dat de Van Woustraat wil bereiken via de Govert Flinckstraat. Mogelijk kiest een deel van het verkeer dat nu sluipt via de Govert Flinckstraat-west ervoor om via het oostelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat te rijden. De omvang hiervan is onzeker, maar naar verwachting kleiner dan de reductie van doorgaand verkeer richting de Amsteldijk.

## 6.4 Variant 2: Tweede Jan Steenstraat

Variant 2 betreft het wijzigen van de verkeerscirculatie door de verplichte rijrichting in de gehele Tweede Jan Steenstraat om te draaien. In de huidige situatie is de rijrichting van zowel het oostelijk als westelijk wegvak gericht naar de Amsteldijk; in deze variant wordt deze volledig omgekeerd, zodat verkeer wordt geleid vanaf de Amsteldijk naar het kruispunt met Hemonystraat en vervolgens naar de Van Woustraat.

**Weginrichting wegvak**

Wanneer de verplichte rijrichting in de volledige Tweede Jan Steenstraat wordt omgedraaid, gelden voor de inrichting van de wegvakken dezelfde aandachtspunten als bij variant 1 (uitsluitend het oostelijk wegvak). Dit betreft met name de positionering van ondergrondse afvalcontainers en de aanwezigheid van schuine parkeervakken. Omdat deze aanpassingen voor de volledige straat moeten worden doorgevoerd, brengt deze variant aanzienlijk meer herinrichtings- en kostenconsequenties met zich mee dan wanneer alleen het oostelijke wegvak wordt aangepast.

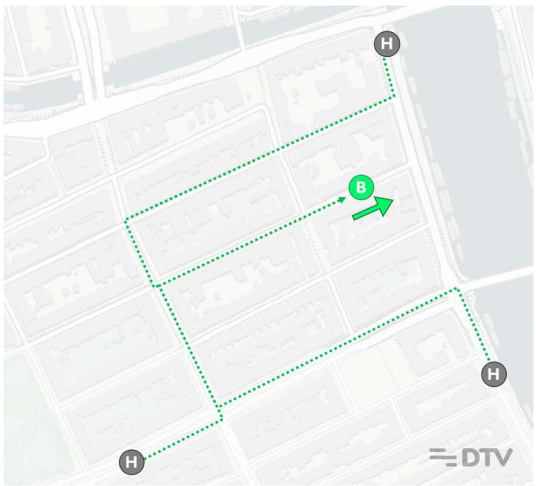
**Bereikbaarheid voor bewoners**

Ter illustratie van het omdraaien van de verplichte rijrichting is een voorbeeldcasus uitgewerkt voor een woning in het midden van het oostelijk wegvak van de Tweede Jan Steenstraat. Figuur 6.7 toont de huidige uitgaande routes vanaf deze woning en figuur 6.8 toont de huidige inkomende routes naar diezelfde woning. Figuur 6.9 toont de toekomstige uitgaande routes vanaf de woning bij het omdraaien van de rijrichting en figuur 6.10 toont de toekomstige inkomende routes naar diezelfde woning bij een omgekeerde rijrichting.

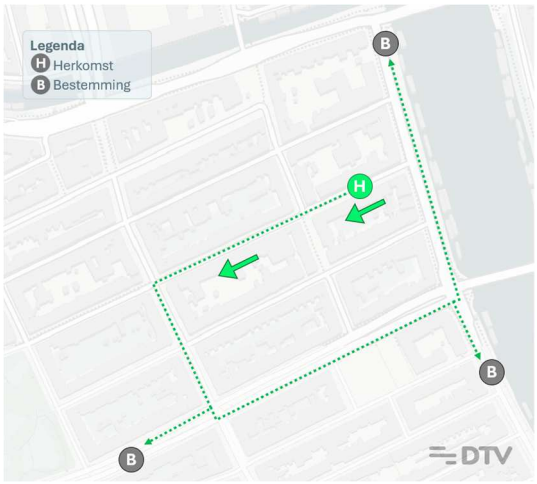
Het omdraaien van de rijrichting in beide wegvakken heeft geen wezenlijke gevolgen voor de bereikbaarheid van de woningen in dit wegvak, maar leidt wel tot een wijziging in de routekeuze. Al met al blijven deze veranderingen zeer beperkt. Ten opzichte van variant 1 is in deze variant sprake van een iets beperktere omrijdafstand voor bewoners die hun woning verlaten.



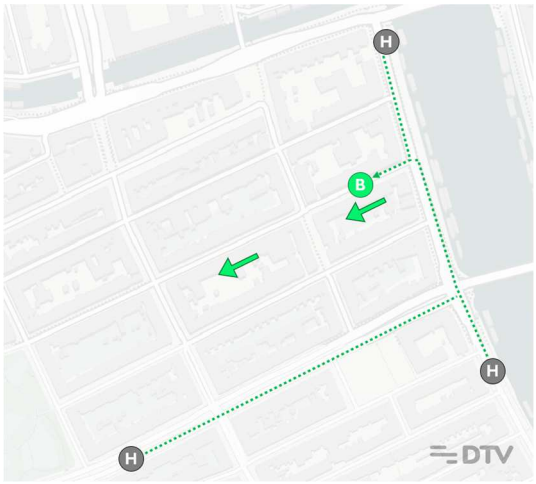

*Figuur 6.7 Huidige routes herkomst woning*




*Figuur 6.8 Huidige routes bestemming woning*



*Figuur 6.9 Nieuwe routes herkomst woning*



*Figuur 6.10 Nieuwe routes bestemming woning*

**Berijdbaarheid zware voertuigen**
Het is van belang dat zware voertuigen, zoals vuilniswagens en hulpdiensten[10] (bijvoorbeeld brandweerwagens), hun routes onverminderd kunnen blijven uitvoeren. In dit kader is onderzocht welke effecten een omkering van de rijrichting de Tweede Jan Steenstraat kan hebben op de berijdbaarheid van dergelijke voertuigen. Hierbij is specifiek gekeken naar de aansluitingen op het omliggende wegennet: het kruispunt met de Amsteldijk en het kruispunt met de Van Woustraat.

*Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk*
Bij een omkering van de rijrichting in het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat betekent dit dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Amsteldijk de straat in zal rijden. De essentiële maatregelen die nodig zijn om deze variant te kunnen realiseren, komen overeen met de maatregelen zoals beschreven in variant 1.

*Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Van Woustraat*
Wanneer de rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat wordt omgedraaid, zal gemotoriseerd verkeer vanaf de Tweede Jan Steenstraat de Van Woustraat oprijden. De bestaande uitritconstructie biedt naar verwachting voldoende ruimte voor zwaardere voertuigen. Mogelijk moeten echter één parkeervak en de boom aan de noordzijde van de rijbaan worden verwijderd om voldoende manoeuvreerruimte te creëren. Het is raadzaam de benodigde boogstraal nader te toetsen met een rijcurveberekening, zodat kan worden vastgesteld dat deze aansluiting veilig en zonder beperkingen kan worden gebruikt door alle voertuigtypen.

**Verkeersstromen en mogelijke verschuivingen**
In deze variant vervalt de doorgaande route richting de Amsteldijk volledig. Dit betekent dat het westelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat een duidelijke daling in verkeersintensiteit zal kennen, omdat deze route zijn functie als doorsteek verliest. Tegelijkertijd blijft de route van de Amsteldijk richting de Van Woustraat bestaan. Verkeer kan hiervoor zowel de Govert Flinckstraat als de Tweede Jan Steenstraat gebruiken.

[10] De Tweede Jan Steenstraat maakt geen onderdeel uit van een calamiteitenroute, maar moet uiteraard wel te allen tijde bereikbaar blijven voor hulpdiensten.

Omdat beide routes relatief rechtlijnig zijn en geen scherpe bochten bevatten, ligt het voor de hand dat deze twee straten als gelijkwaardige sluiproutes worden gezien. Een deel van het verkeer dat nu via de Govert Flinckstraat rijdt, zal mogelijk uitwijken naar de Tweede Jan Steenstraat, waardoor doorgaand verkeer zich naar verwachting evenrediger over beide straten zal verdelen. Hierdoor zal de verkeersdruk op het oostelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat vermoedelijk afnemen ten opzichte van de huidige situatie, maar niet verdwijnen.

Een bijkomend voordeel van deze variant is dat voertuigen geen extra bochten hoeven te maken op of naar de Hemonystraat, wat de verkeersafwikkeling kan verbeteren. Per saldo blijft een deel van het doorgaande verkeer aanwezig, maar wordt dit meer verspreid over beide straten. Het wegvallen van de route naar de Amsteldijk vermindert de druk op het westelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat, terwijl de route van de Amsteldijk naar de Van Woustraat in stand blijft en zich functioneel verdeelt over twee vergelijkbare routes.

## 6.5 Variant 3: oostelijk wegvak Tweede Jan Steenstraat en westelijk wegvak Govert Flinckstraat

Variant 3 betreft het wijzigen van de verkeerscirculatie door de verplichte rijrichting in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat en het westelijk wegvak van de Govert Flinckstraat om te draaien. Een **algemeen uitgangspunt** is dat het omdraaien van de rijrichting in de wegvakken van de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat alleen uitvoerbaar is indien tegelijkertijd de verplichte rijrichting van het wegvak Hemonystraat tussen de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat wordt omgekeerd.

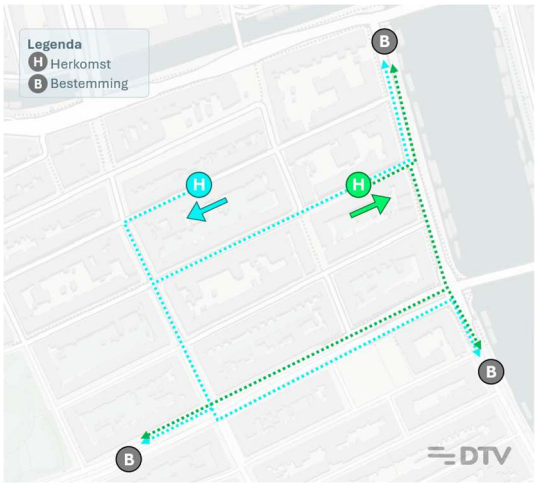
**Weginrichting wegvakken**

Wanneer de verplichte rijrichting in de betreffende wegvakken van zowel de Tweede Jan Steenstraat als de Govert Flinckstraat wordt omgedraaid, gelden voor de inrichting van de wegvakken dezelfde aandachtspunten als bij variant 1 (uitsluitend het oostelijk wegvak). Dit betreft met name de positionering van ondergrondse afvalcontainers en de aanwezigheid van schuine parkeervakken (in de Tweede Jan Steenstraat). Het herinrichten van de betreffende wegvakken brengt naar verwachting aanzienlijke kosten met zich mee, doordat de straten grotendeels opnieuw moeten worden bestraat.

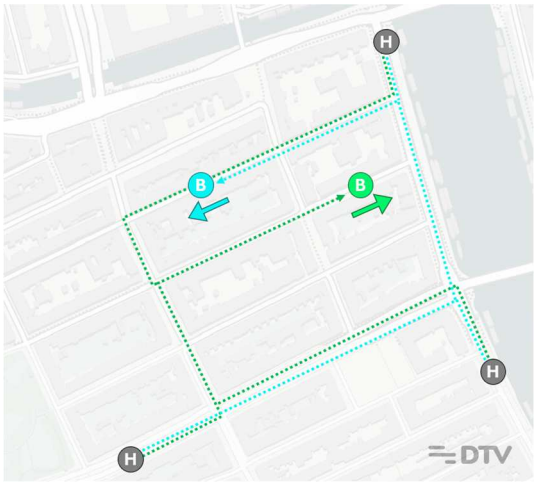
**Bereikbaarheid voor bewoners**

Ter illustratie van het omdraaien van de verplichte rijrichting is een voorbeeldcasus uitgewerkt voor een woning in het midden van het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat en een woning in het midden van het wegvak van de Govert Flinckstraat. Figuur 6.11 toont de huidige uitgaande routes vanaf deze woningen. Figuur 6.12 toont de huidige inkomende routes naar diezelfde woningen. Figuur 6.13 toont de toekomstige uitgaande routes vanaf deze woningen bij het omdraaien van de rijrichtingen en figuur 6.14 toont de toekomstige inkomende routes naar diezelfde woningen bij een omgekeerde rijrichting.

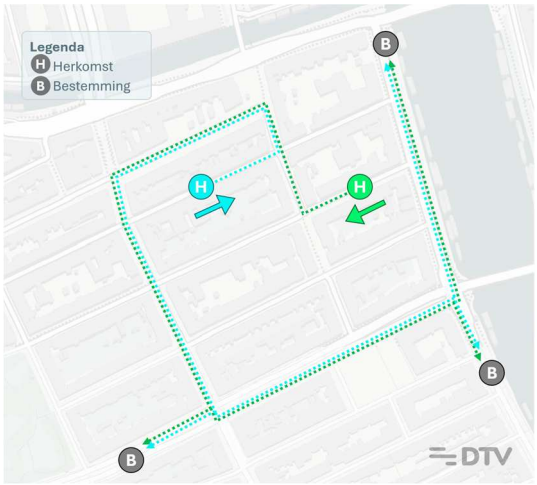
Het omdraaien van de rijrichting in de wegvakken heeft geen wezenlijke gevolgen voor de bereikbaarheid van de woningen, maar leidt wel tot een wijziging in de routekeuze. De veranderingen blijven beperkt, maar al met al nemen de rijafstanden (in beperkte mate) toe doordat bestuurders een alternatieve lus moeten maken om hun bestemming te bereiken.



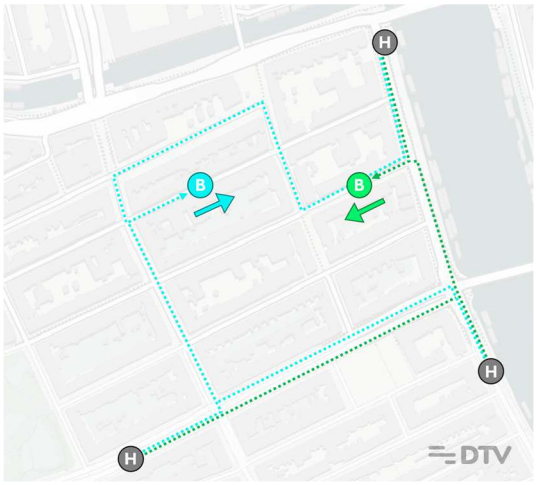

*Figuur 6.11 Huidige routes herkomst woningen*




*Figuur 6.12 Huidige routes bestemming woningen*




*Figuur 6.13 Nieuwe routes herkomst woningen*




*Figuur 6.14 Nieuwe routes bestemming woningen*

**Berijdbaarheid zware voertuigen**

Het is van belang dat zware voertuigen, zoals vuilniswagens en hulpdiensten[11] (bijvoorbeeld brandweerwagens), hun routes onverminderd kunnen blijven uitvoeren. In dit kader is onderzocht welke effecten een omkering van de rijrichtingen in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat en het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat kan hebben op de berijdbaarheid van dergelijke voertuigen. Hierbij is specifiek gekeken naar de aansluitingen op het omliggende wegennet: de Tweede Jan Steenstraat op de Amsteldijk, de Govert Flinckstraat op de Van Woustraat, en de kruispunten met de Hemonystraat.

[11] De Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat maken geen onderdeel uit van een calamiteitenroute, maar moet uiteraard wel te allen tijde bereikbaar blijven voor hulpdiensten.

*Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk*
Bij een omkering van de rijrichting in het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat betekent dit dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Amsteldijk de straat in zal rijden. De essentiële maatregelen die nodig zijn om deze variant te kunnen realiseren, komen overeen met de maatregelen zoals beschreven in variant 1.

*Kruispunt Govert Flinckstraat – Van Woustraat*
Bij een omkering van de rijrichting in het wegvak van de Govert Flinckstraat betekent dit dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Van Woustraat de straat in zal rijden. De huidige uitritconstructie biedt naar verwachting voldoende ruimte voor zwaardere voertuigen. Desondanks is het van belang om de boogstraal van het kruispunt nader te toetsen door middel van een rijcurveberekening, om te waarborgen dat deze voertuigen de aansluiting veilig en zonder beperkingen kunnen benutten.

*Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Hemonystraat*
Bij een omkering van de rijrichting in het wegvak van de Tweede Jan Steenstraat betekent dit dat gemotoriseerd verkeer dient af te slaan richting de Hemonystraat. De essentiële maatregelen die nodig zijn om deze variant te kunnen realiseren, komen overeen met de maatregelen zoals beschreven in variant 1.

*Kruispunt Govert Flinckstraat – Hemonystraat*
Voor het kruispunt Govert Flinckstraat – Hemonystraat is ook de huidige rijcurve beoordeeld in het kader van een mogelijke omkering van de rijrichting in het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat. Deze bocht is getoetst met behulp van twee representatieve ontwerpvoertuigen: een vuilniswagen (zie figuur 6.15) en een brandweerwagen (zie figuur 6.16). Uit deze toetsing blijkt dat de bocht voor beide voertuigtypen niet mogelijk is. Dit duidt erop dat, bij het omdraaien van de rijrichting, een aanpassing van de boogstraal noodzakelijk is om een veilige en berijdbare passage voor zware voertuigen te waarborgen. Naar verwachting moet hiervoor (minimaal) één parkeervak worden verwijderd.



*Figuur 6.15 Rijcurve Govert Flinckstraat – Hemonystraat, vuilniswagen*


*Figuur 6.16 Rijcurve Govert Flinckstraat – Hemonystraat, brandweerwagen*

**Verkeersstromen en mogelijke verschuivingen**
In deze variant komt de doorgaande route richting de Amsteldijk volledig te vervallen. Het westelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat verliest daarmee een belangrijk deel van het huidige doorgaande verkeer, waardoor hier naar verwachting een duidelijke afname in verkeersdrukte optreedt. Voor verkeer vanuit de Amsteldijk blijft de route naar de Van Woustraat formeel wel mogelijk, maar deze wordt door de gewijzigde rijrichting en de langere te rijden afstand aanzienlijk minder aantrekkelijk. Hierdoor ligt het in de lijn der verwachting dat een substantieel deel van dit verkeer zal uitwijken naar alternatieve routes buiten het gebied.

Het oostelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat wordt eveneens rustiger. De combinatie van het vervallen van de directe verbinding richting de Amsteldijk en de langere, minder intuïtieve route richting de Van Woustraat maakt dit wegvak minder aantrekkelijk als sluiproute. Daarmee neemt het doorgaande verkeer af, en blijft vooral het bestemmingsverkeer over.

Ook voor de Govert Flinckstraat heeft deze variant invloed op de verkeersdrukte. Door het omdraaien van de rijrichting in het westelijke deel vervalt de mogelijkheid om vanuit dit wegvak direct richting de Amsteldijk door te rijden. Daardoor wordt deze route eveneens minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. In combinatie met de omkeerbeweging in de Hemonystraat ontstaat een verkeerscirculatie die minder vanzelfsprekend is voor sluipverkeer, wat naar verwachting leidt tot een daling van de totale verkeersdruk in het gebied. Wel wordt verwacht dat de verkeersdrukte in de Hemonylaan gaat toenemen door de wijzigingen in deze variant.

**Logistieke lusbeweging via de Hemonylaan en Govert Flinckstraat**
Bij het omdraaien van de verplichte rijrichting in het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat is het van belang te onderkennen dat dit directe gevolgen heeft voor de huidige logistieke lus in het gebied. In het oorspronkelijke plan voor de invoering van het verkeersfilter in de Van Woustraat is een logistieke lusbeweging voorzien via de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat. Deze lus faciliteert het laden-en-lossen en logistieke stromen op een gestructureerde en verkeersveilige wijze, zonder het verkeersfilter te omzeilen of ongewenst doorgaand verkeer te genereren.

Wanneer de rijrichting in het westelijke wegvak wordt aangepast, vervalt deze oorspronkelijke lus en ontstaat een omgekeerde beweging. Voertuigen die op de Van Woustraat constateren dat zij niet verder kunnen doorrijden vanwege het verkeersfilter, dienen via de Govert Flinckstraat en vervolgens via de Hemonylaan weer terug te rijden richting de Van Woustraat. Deze nieuwe lusbeweging is minder logisch en minder intuïtief voor weggebruikers, omdat het beslismoment (het punt waarop bestuurders ontdekken dat zij niet kunnen doorrijden) verder ligt. Hierdoor bestaat het risico dat bestuurders (vaker) op de van Woustraat zelf keren of de Hemonylaan inrijden om daar te keren. Dit kan leiden tot mogelijke verkeersveiligheids-problemen. Het aanpassen van de rijrichting in de Govert Flinckstraat maakt het des te belangrijker om meer aandacht te besteden aan maatregelen omtrent het versterken van zowel de (tijdige) vooraankondiging van het verkeersfilter als de visuele herkenbaarheid (zie ook hoofdstuk *4.2 Aanbevelingen* in de rapportage ‘Verkeersonderzoek Van Woustraat’.

# 7 Conclusies en aanbevelingen

## 7.1 Conclusies

**Tweede Jan Steenstraat**
Uit de verkeersveiligheidsschouw, de verkeerstellingen en het cameraonderzoek blijk dat de verkeerssituatie in de Tweede Jan Steenstraat wordt beïnvloed door de verkeersdrukte op de Amsteldijk en het verkeersfilter in de Van Woustraat. De intensiteiten zijn beperkt, maar laten een duidelijke concentratie zien in de middag- en avondspits. Het verkeer piekt tussen 15:00 en 18:00 uur, waarbij structurele wachtrijen ontstaan bij de aansluiting op de Amsteldijk, zowel op de Amsteldijk zelf als in de Tweede Jan Steenstraat. Hoewel de intensiteiten beperkt zijn, betekent dit niet dat er weinig voertuigen aanwezig zijn. Vanwege de beperkte afrijcapaciteit naar de Amsteldijk, staan voertuigen geregeld stil.

De wachtrijen in de Tweede Jan Steenstraat veroorzaken regelmatig conflicten met fietsers en bromfietsers, die uitwijken naar het trottoir of tussen stilstaande voertuigen door manoeuvreren. Tijdens de avondspits leidt de opstopping ertoe dat gemotoriseerd verkeer dat de straat wil verlaten en de Amsteldijk wil oprijden, onvoorspelbaar en assertief rijgedrag vertoont, zoals het afdwingen van voorrang en het blokkeren van het fietspad. Daarnaast is veelvuldig waargenomen dat tweewielers en motorvoertuigen op de Amsteldijk kortstondig tegen de rijrichting in rijden om wachtrijen te omzeilen. Het cameraonderzoek laat bovendien zien dat het aandeel taxiverkeer in de Tweede Jan Steenstraat relatief hoog is.

**Govert Flinckstraat**
De Govert Flinckstraat toont een rustiger verkeersbeeld. Tijdens de verkeersveiligheidsschouw in de ochtend en middag verliep het verkeer overwegend rustig en zijn weinig tot geen opvallende of verkeersonveilige situaties waargenomen. Er zijn enkele incidentele conflicten voorgekomen, zoals het negeren van de verplichte rijrichting. De intensiteiten nemen vanaf 06.00 uur toe met een eerste piek rond 09.00 uur, en bereiken rond het middaguur de hoogste waarden, passend bij het profiel van een verblijfs- of winkelstraat. Tussen 13.00 en 18.00 uur blijven de verkeersstromen stabiel, zonder uitgesproken spitsmomenten, en na 19.00 uur neemt de intensiteit geleidelijk af richting de nachtelijke uren. Echter ervaren ook hier, net als in de Tweede Jan Steenstraat, bewoners een zekere toename van verkeer sinds de invoering van het verkeersfilter, waarbij de straat tijdelijk als doorgaande route wordt gebruikt.

**Varianten wijzigen verkeerscirculatie**
Er zijn drie varianten onderzocht voor het omdraaien van de verplichte rijrichtingen in de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat, met als doel het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De varianten verschillen in omvang en impact, maar vertonen inhoudelijke overeenkomsten in de randvoorwaarden en technische aandachtspunten.

Voor alle varianten geldt dat zij verkeerskundig uitvoerbaar zijn, mits de benodigde infrastructuuraanpassingen worden meegenomen. Zo brengen alle varianten maatregelen met zich mee ten aanzien van herinrichting van het straatprofiel, waaronder het aanpassen van schuine parkeervakken, het verplaatsen of herpositioneren van ondergrondse afvalcontainers en het vergroten van boogstralen voor zware voertuigen.

Wat betreft de effecten op verkeersstromen laten de varianten duidelijke verschillen zien. Variant 1 en variant 2 richten zich primair op het wegvallen van de doorgaande route richting de Amsteldijk. In beide gevallen neemt de verkeersdrukte in het oostelijke deel van de Tweede Jan Steenstraat af. Tegelijkertijd blijft in beide varianten de route van de Amsteldijk naar de Van Woustraat bestaan, waardoor een deel van het sluipverkeer in stand blijft, met name in variant 2. In variant 2 wordt dit doorgaande verkeer evenrediger over de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat verdeeld.

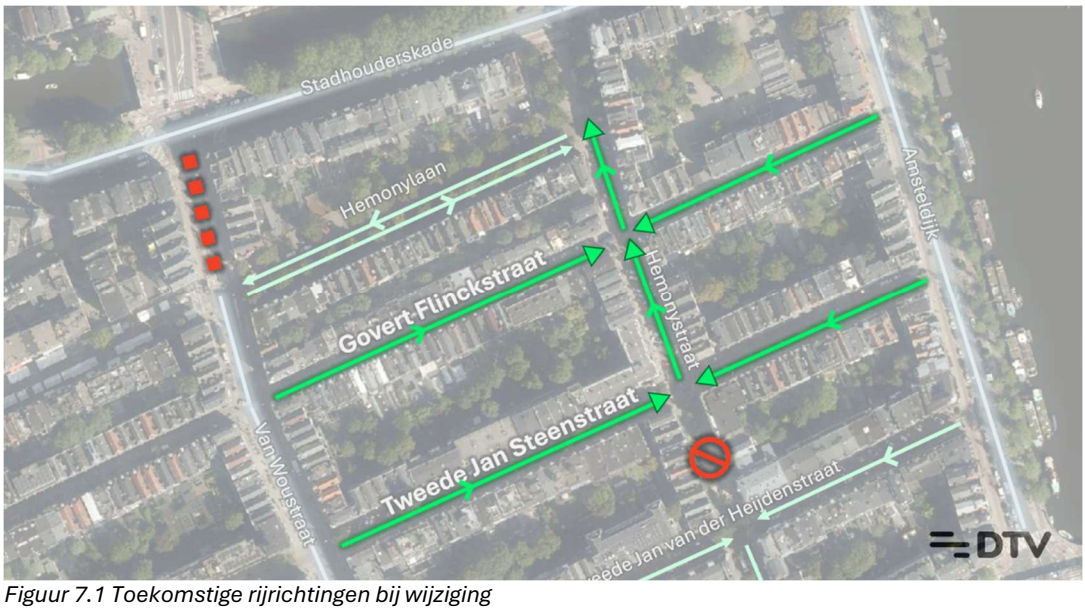
Variant 3 gaat hierin duidelijk verder: zowel de route richting de Amsteldijk als de logische route richting de Van Woustraat wordt onderbroken of minder aantrekkelijk gemaakt. Hierdoor ontstaat de grootste structurele vermindering van doorgaand verkeer in het gebied. Wel vraagt deze variant extra aandacht voor de logistieke lusbeweging, de inrichting van de kruispunten met de Hemonystraat en dient gelijktijdig de rijrichting in het wegvak van de Hemonystraat (tussen de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat) te worden omgekeerd.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn, maar dat variant 3 naar verwachting het meest effectief is in het terugdringen van sluipverkeer en hiermee het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, mits de aanvullende infrastructurele maatregelen worden uitgevoerd en rekening wordt gehouden met de logistieke afwikkeling.

## 7.2 Aanbevelingen

### 7.2.1 Wijzigen verkeerscirculatie

Op basis van de uitgevoerde analyses wordt het aanbevolen om de rijrichtingen in het oostelijke wegvak van de Tweede Jan Steenstraat (tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk) en het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat (tussen de Hemonystraat en de Van Woustraat) om te keren. In figuur 7.1 is een overzichtskaart opgenomen waarop de rijrichtingen in de nieuwe situatie binnen het studiegebied zijn weergegeven.



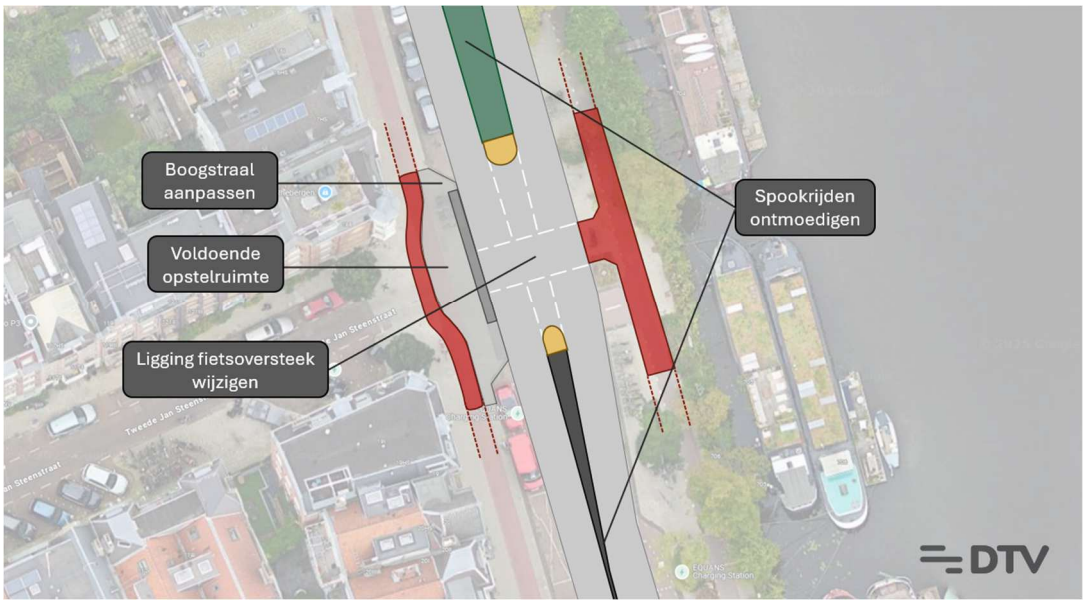

*Figuur 7.1 Toekomstige rijrichtingen bij wijziging*

Het omkeren van de rijrichting is alleen verkeerskundig haalbaar indien tegelijkertijd de rijrichting in het wegvak van de Hemonystraat tussen de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat wordt omgekeerd. Daarnaast vergt de maatregel infrastructurele maatregelen:

1. **Inrichting van de wegvakken**
   Het is wenselijk om de inrichting van de betreffende wegvakken aan te passen, in het bijzonder de positionering van parkeervakken en de ondergrondse afvalcontainers, zodat deze aansluiten op de nieuwe rijrichting en geen belemmering vormen voor het verkeer.

2. **Boogstralen kruispunten Hemonystraat**
   Het aanpassen van de boogstralen bij de kruispunten met de Hemonystraat is essentieel om de berijdbaarheid voor zware voertuigen (zoals hulpdiensten en vuilniswagens) te waarborgen. Naar verwachting moeten hierdoor bij het kruispunt met de Tweede Jan Steenstraat de fietsnietjes en de boom aan de rechterzijde van de Hemonystraat worden verwijderd en dient (minimaal) één parkeervak te worden verwijderd bij het kruispunt met de Govert Flinckstraat.

3. **Kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk**
   Het herinrichten van het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk is onvermijdelijk wanneer de rijrichting wordt omgedraaid, omdat de huidige inrichting niet is afgestemd om deze nieuwe verkeersstromen. Een aanpassing is noodzakelijk zodat voldoende manoeuvreerruimte en verkeersveiligheid kan worden gegarandeerd. Voor deze aansluiting is een mogelijke eerste oplossingsrichting uitgewerkt, weergegeven in figuur 7.2. Deze oplossingsrichting bestaat uit voldoende boogstralen voor voertuigen die zowel vanuit het noorden als het zuiden de Tweede Jan Steenstraat inrijden, voldoende opstelruimte tussen de rijbaan en het fietspad, het aanpassen van de fietsoversteek op de Amsteldijk en maatregelen om spookrijden tegen te gaan.



*Figuur 7.2 Oplossingsrichtingen kruispunt Tweede Jan Steenstraat - Amsteldijk*

4. **Versterken logistieke lus en tijdige vooraankondiging verkeersfilter Van Woustraat**
   Bij het omdraaien van de verplichte rijrichting in het westelijke wegvak van de Govert Flinckstraat vervalt de oorspronkelijk beoogde logistieke lus via de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat. Door de gewijzigde rijrichting ontstaat echter een omgekeerde en minder intuïtieve lus. Voertuigen die ter hoogte van het verkeersfilter ontdekken dat zij niet verder kunnen doorrijden, moeten nu via de Govert Flinckstraat en de Hemonylaan terugkeren richting de Van Woustraat. Het wordt daarom aanbevolen om de effectiviteit en zichtbaarheid van het verkeersfilter te versterken met aanvullende maatregelen ter hoogte van de aansluiting van de Govert Flinckstraat op de Van Woustraat. Hierbij kan worden gedacht aan het plaatsen van een verkeersbord L08 (doodlopende weg) en het aanbrengen van een bijpassende sticker op het wegdek. Hoewel het gebruik van L08 (doodlopende weg) juridisch niet geheel sluitend is, omdat verkeer nog kan afslaan naar de zijstraten, kan het desondanks functioneel en wenselijk zijn.

### 7.2.2 Aandacht voor negeren verplichte rijrichting

Uit de verkeersveiligheidsschouw, de bewonersraadpleging en de intensiteitsmetingen blijkt dat een substantieel deel van het verkeer in de Hemonystraat tegen de verplichte rijrichting in rijdt. Dit gedrag is ook in de Tweede Jan Steenstraat en de Govert Flinckstraat door bewoners ervaren. Wanneer een verplichte rijrichting wordt omgedraaid, blijft dit een relevant verkeersveiligheidsrisico. Het verdient daarom de aanbeveling om dit aandachtspunt in eventuele vervolgstappen mee te nemen. Mogelijke richtingen die de gemeente kan verkennen zijn het organiseren van gerichte handhaving op overtredingen, gerichte communicatie richting weggebruikers (bijvoorbeeld via platformen voor navigatiediensten) en het treffen van fysieke maatregelen zoals duidelijke markeringen (pijlen op het wegdek).

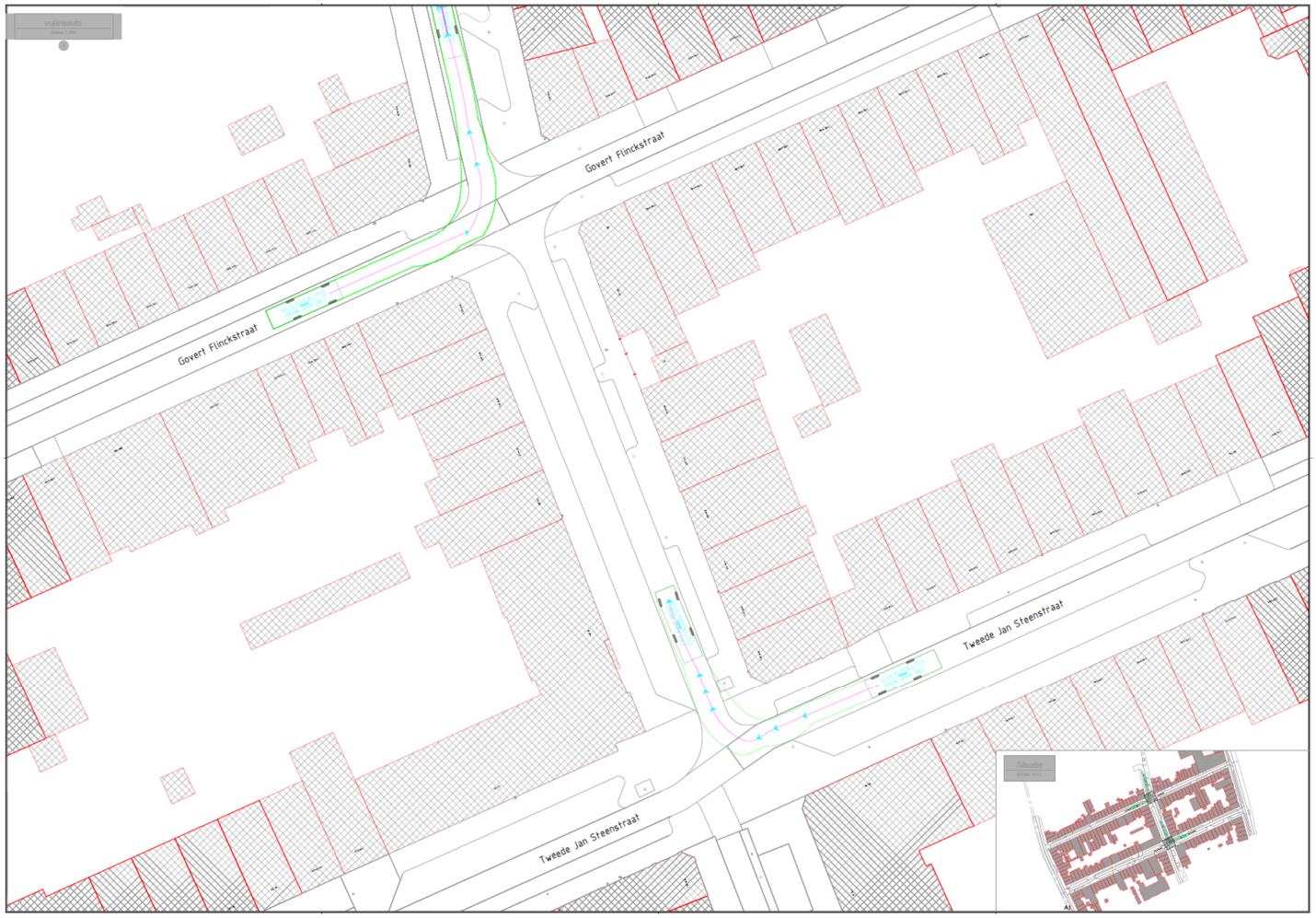
### 7.2.3 Aandacht voor het hoge aandeel taxiverkeer

Uit de resultaten van het verkeersonderzoek blijkt dat het relatief hoge aandeel taxiverkeer in de Tweede Jan Steenstraat een aandachtspunt vormt voor zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in de Tweede Jan Steenstraat. Zo blijkt uit de bewonersraadpleging dat taxi's regelmatig tegen de rijrichting in rijden, met hogere snelheden rijden en manoeuvres uitvoeren die leiden tot onvoerzichtelijke situaties. Het wordt daarom aanbevolen om dit aandachtspunt in eventuele vervolgstappen mee te nemen. Mogelijke richtingen die de gemeente kan verkennen zijn het organiseren van gerichte handhaving, communicatie richting taxidiensten (bijvoorbeeld via de brancheorganisaties) en aanpassing van digitale navigatie-informatie.

### 7.2.4 Overweging kruispuntplateaus

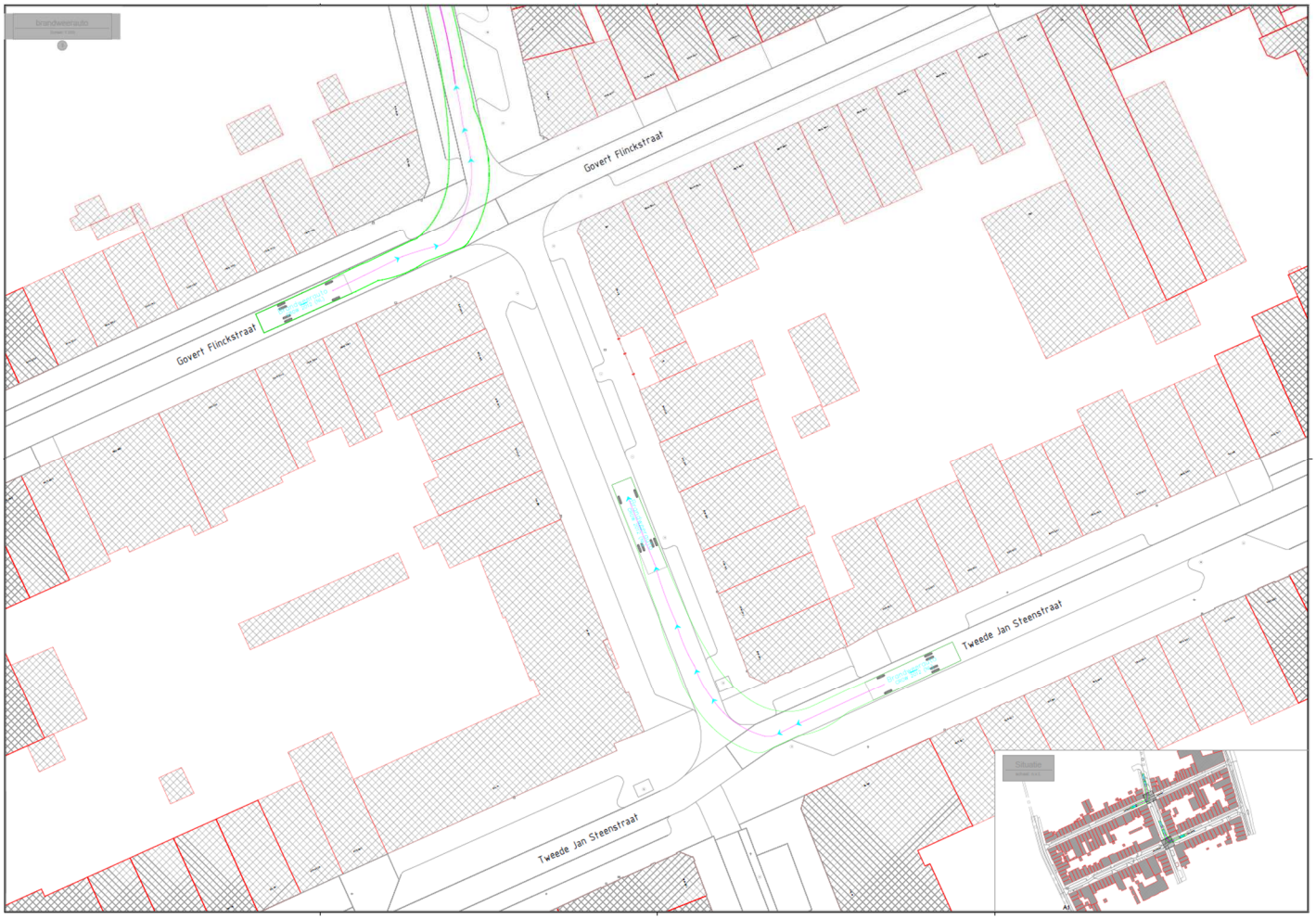
Hoewel uit de uitgevoerde snelheidsmeting geen structurele overschrijdingen van de maximumsnelheid naar voren komen, geven bewoners aan dat er met name in de rustigere uren regelmatig te hard wordt gereden. Het wordt daarom aanbevolen om te overwegen om op de kruispunten van de Hemonystraat met de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat een kruispuntplateau te realiseren. Een plateau draagt bij aan snelheidsreductie, vergroot de attentiewaarde van het kruispunt en verbetert de oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

# Bijlage A Rijcurves Hemonystraat – ontwerpvoertuig vuilniswagen




*Figuur 7.3 Rijcurves bochten Govert Flinckstraat – Hemonystraat en Tweede Jan Steenstraat – Hemonystraat, ontwerpvoertuig: vuilniswagen*

# Bijlage B Rijcurves Hemonystraat – ontwerpvoertuig brandweerwagen




*Figuur 7.4 Rijcurves bochten Govert Flinckstraat – Hemonystraat en Tweede Jan Steenstraat – Hemonystraat, ontwerpvoertuig: brandweerwagen*

DTV

# DTV.
# Waar we nieuwe wegen vinden