Concept Nota van Uitgangspunten

Herinrichting Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein

'Fietsstraat in wording'



Opsteller(s)
Ingenieursbureau
Ruimte & Duurzaamheid

Opdrachtgever
V&OR

Nota van Uitgangspunten 1

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding en doel 5
1.2 Probleemstelling 5
1.3 Projectgebied en opgave 6
1.4 Samenhang met andere projecten 6
1.5 Aanpak Nota van Uitgangspunten 7
1.6 Leeswijzer 7

2. Kaders en beleid 8

3. Thema's en ontwerpuitgangspunten 9
3.1 Fietsers 9
3.2 Voetgangers 9
3.3 Autoverkeer 10
3.4 30 km per uur 11
3.5 Openbaar Vervoer, tramsporen en haltes 11
3.6 Bomen en groen 12
3.7 Klimaatadaptatie 14
3.8 Autoparkeren en parkeerdruk 16
3.9 Laden lossen 17
3.10 Fietsparkeren 17
3.11 Straatmeubilair en verlichting 18
3.12 Verkeerslichten 18
3.13 Ondergrondse afvalcontainers 19
3.14 Bedrijfsafval 19
3.15 Uitbreiding stroom Netwerk 19
3.16 Terrassen 20
3.17 Overige uitgangspunten 20

4. Participatie 21
4.1 Resultaat 21
4.2 Participatie wat en hoe? 21
4.3 Participatieplanwijziging 22
4.4 Vervolg 22

5. Voorlopig ontwerp – ruimtelijk beeld 24

6. Vervolgproces 30
6.1 Besluitvorming 30
6.2 Aandachtspunten voor vervolgfase 30
6.3 Planning 30

Bijlagen 32
1. PDF Voorlopig Ontwerp. 32
2. Dwarsprofielen 32

3. Participatieverslag 32
4. Samenvatting verkeerseffecten opheffen linksafrichtingen 32
5. Presentatie buurtbijeenkomst Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein van 25-11-2025, onderdeel klimaatadaptatie 32

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Coalitieakkoord 2026-2030 geeft prioriteit aan de Tweede fietsring: Ruim baan voor fietsers en voetgangers. Agenda Amsterdam Autoluw (maatregel 12) heeft de doelstelling 'meer ruimte maken in drukke (stads)straten voor fietsers en voetgangers' opgenomen. Na een eerste fietsring op de Binnenring (rond het oude centrum) wil Amsterdam een Tweede fietsring. Deze loopt van de Amstel via de Ceintuurbaan, Roelof Hartstraat, Van Baerlestraat, Eerste Constantijn Huijgenstraat, Bilderdijkstraat naar de Frederik Hendrikstraat. De gemeenteraad heeft hiervoor de Ruimtelijke verdieping en het Eindbeeld van de Tweede fietsring vastgesteld d.d. 28 februari 2024.

Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte (d.d. oktober 2023) schetst hoe de gemeente ruimte wil maken samen met de bewoners, ondernemers en instellingen. Ruimte voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. De Tweede fietsring past hierin: We maken ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen.

De eerste resultaten van de Tweede fietsring zijn al te zien de Eerste Constantijn Huijgensstraat en de Ceintuurbaan. Smalle fietspaden met tegels zijn vervangen door brede asfaltfietsstroken. Nu zijn de Roelofhartstraat en Roelofhartplein aan de beurt. Voor een volledige fietsstraat rijdt op deze route nu nog te veel autoverkeer. Fietsers krijgen daarom een brede strook op de rijbaan: 'een fietsstraat in wording'. Dit profiel kan in de toekomst eenvoudig worden omgevormd naar een volledige fietsstraat.

Om ruimte te maken voor fietsers worden twee linksafrichtingen voor autoverkeer opgeheven op de Roelof Hartstraat. Auto's kunnen straks niet meer vanaf de Roelof Hartstraat linksaf naar de Hobbemakade en naar de Joh. M. Coenenstraat. Het Dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid heeft hiervoor op 30 september 2025 de hoofd ontwerpuitgangspunten vastgesteld. Deze Nota van Uitgangspunten (NvU) werkt de aanleg van de Tweede fietsring voor de Roelof Hartstraat en het Roelof Hartplein verder uit. Met de NvU stelt het Dagelijks bestuur van Zuid de uitgangspunten voor de uitwerking van het ontwerp vast. Hier moet het ontwerp aan voldoen in vervolgfases.

1.2 Probleemstelling

De Roelof Hartstraat en – plein zijn stadstraten met woningen, winkels, horeca-hotel en diverse voorzieningen in de plint met aan beide zijden een vrijliggend fietspad, bomen en parkeerplaatsen. Tussen de rijbanen ligt een vrij liggende trambaan. De straat is toe aan groot onderhoud (vervanging). Er is ook veel wortelopdruk van bomen. Overige urgente opgaven zijn: De sporen moeten worden vervangen en de haltes moeten beter toegankelijk worden. Liander moet oude gasleidingen vervangen en Waternet heeft de opgave om een nieuw hemelwaterriool aan te leggen om overlast van regenwater te verminderen. De fietspaden zijn op veel plekken te smal, niet comfortabel en verkeersveilig voor de vele fietsers. Er is ook onvoldoende ruimte voor toegankelijke tramhaltes, stoepen, ontmoeten, fietsparkeren en groen.

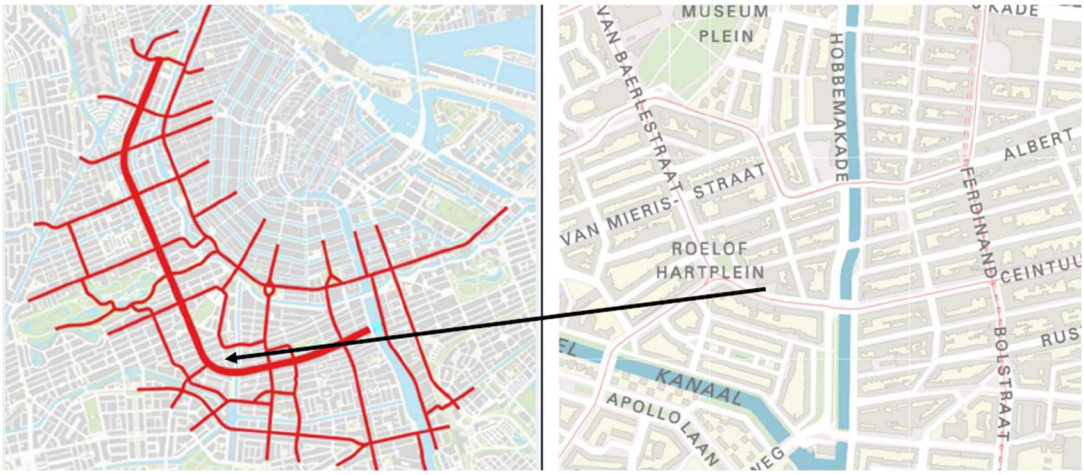
1.3 Projectgebied en opgave

Het project omvat de Roelof Hartstraat, het Roelof Hartplein, de Van Baerlestraat tot aan de Ruysdaelstraat en de Joh.M. Coenenstraat tot aan de Harmoniehof. Binnen dit gebied wordt meer ruimte gemaakt voor fietsers en voetgangers conform de uitgangspunten die het Dagelijks bestuur heeft vastgesteld op 30 september 2025. De opgaven zijn op hoofdlijnen:

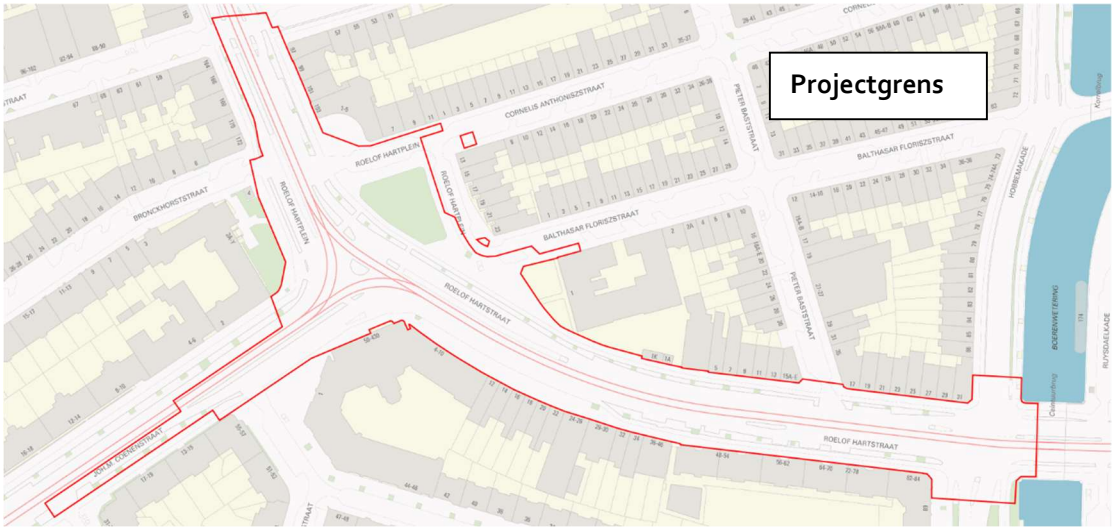
- Vervangen verhardingen, kabels, leidingen en tramsporen.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid: Ruimte voor fietsers, voetgangers en 3 beter toegankelijke tramhaltes.
- Maatregelen om overlast van hevige regen te voorkomen.

1.4 Samenhang met andere projecten

Het project maakt deel uit van de Tweede fietsring. Informatie over de inrichtingsprincipes voor het eindbeeld van alle straten van deze ring is opgenomen in het 'Ruimtelijk eindbeeld voor de Tweede fietsring'. Als voorbeeld gebruiken we de route rond het oude centrum: de Binnenring, tussen de Marnixstraat en de Czaar Peterstraat. Hier hebben fietsers al meer ruimte.



De Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein: onderdeel van de Tweede fietsring.



1.5 Aanpak Nota van Uitgangspunten

Om te komen tot deze nota zijn eerst een aantal onderzoeken uitgevoerd. Daarna is op basis van de eisen, wensen en thema's een verkeerskundige verkenning uitgevoerd. De fietspaden zijn te smal en kunnen op de huidige locatie niet worden verbreed. Volgens de eerder door het Dagelijks bestuur van Zuid vastgestelde uitgangspunten (d.d. 30 september 2025) is het uitgangspunt dat fietsers een brede strook op de rijbaan met rood asfalt krijgen. Hiervoor worden twee linksafrichtingen voor autoverkeer opgeheven: Vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade en vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat. Er zijn namelijk geen goede alternatieven.
De consequenties van deze ingrepen zijn nader onderzocht met kruispuntenanalyses en het Verkeersmodel Amsterdam (VMA-onderzoek). De ingrepen hebben geen nadelige gevolgen voor de doorstroming van het OV en het verkeer.

Vervolgens is het verkeerskundig ontwerp participatief met de stakeholders verder uitgewerkt tot een voorontwerp. Indien mogelijk zijn de adviezen van de buurt en overige stakeholders in het ontwerp verwerkt. Het ontwerp is ook getoetst door het Beheeroverleg Zuid, het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit en de Werkgroep Verkeerlichten Amsterdam (WVA). Dit resulteert in voorliggend ontwerp en uitgangspunten voor de herinrichting.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het beleid en de kaders die gelden voor het project. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de uitgangspunten en de ontwerpeisen voor de herinrichting toegelicht. Hoofdstuk 4 beschrijft de participatie. Het voorontwerp is opgenomen in hoofdstuk 5. Tot slot geeft hoofdstuk 6 een vooruitblik voor het vervolg.

2. Kaders en beleid

Voor het opstellen van de NvU zijn de hieronder genoemde kaders en beleid gebruikt.

Coalitieakkoord 2026-2030: prioriteit voor de Tweede fietsring: Maatregelen om ruimte te blijven maken voor verkeersveilige straten, ontmoeten, spelen en groen. We werken aan de langjarige agenda voor mobiliteit waaronder een Tweede fietsring en veilige goed verlichte fietsroutes.

Strategische beleidskaders
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (d.d. 8 juli 2021, geactualiseerd 2025), met de Tweede fietsring in het fietsnetwerk. Om ruimte te maken voor andere mobiliteiten is het de bestuurlijke ambitie om de stad autoluwer in te gaan richten. De auto kan zich daarin nog steeds verplaatsen, maar doorgaand autoverkeer binnen de ring A10 zal op termijn niet meer mogelijk zal zijn (sectorenmodel).
- Agenda Amsterdam Autoluw (2020)
- Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte (collegebesluit 3 oktober 2023)
- Uitvoeringsagenda Amsterdam Maakt Ruimte 2025–2026 (2025), maatregel 12 'Meer ruimte in (stads)straten voor fietsers en voetgangers'

Mobiliteit en verkeersnetwerken
- Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (raadsbesluit 24 januari 2018)
- Meerjarenplan Fiets 2017–2022 (2017), diverse maatregelen
- Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken (2018)
- Beleidskader Ruimte voor de Voetganger (raadsbesluit 29 juni 2023)
- Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid, Voetganger en Fiets 2025 (2025)
- Beleidsnota 30 km in de stad: Voor tram- en busbanen die duidelijk gescheiden zijn van het overige verkeer (bijvoorbeeld met een verhoging of een afscheiding), blijft 50 km/u gelden

Ruimtelijk Eindbeeld Tweede Fietsring
- Raadsbesluit Ruimtelijke verdieping Tweede fietsring, inclusief motie Bakker 079 (28 februari 2024)

Groen en klimaatadaptatie
- Beleidskader Hoofdgroenstructuur
- Werkwijze Ruimtelijke Klimaatadaptatie (2022)
- Groenvisie Amsterdam (2020)

Inrichting openbare ruimte
- Handboek Puccini Rood (2024) en Handboek Puccini Groen (2024)
- Kader Schoon en Afvalvrij 2025-2028 (2025)
- Onderzoeksrapport Stadsstraten (2017)
- Programma van Eisen tramhaltes (2021)

3. Thema's en ontwerpuitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de thema's en de uitgangspunten voor de herinrichting die volgen uit de ontwerpverkenning, beleid en kaders, onderzoeken, adviezen en de participatie.

3.1 Fietsers

Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein behoren tot het Plusnet voor fietsers. De huidige fietspaden zijn te smal. Ruimte voor bredere fietspaden is er niet. Fietsers worden verplaatst naar een brede strook (2 meter) op de rijbaan. Een volledige fietsstraat waar auto's te gast zijn, is nu nog niet mogelijk. Er rijden op dit traject nu nog te veel auto's. Met de recent ingevoerde verlaging van de snelheid van 50 naar 30km/u, de aanleg van drempels en rood asfalt kunnen als tussenstap wel brede fietsstroken op de rijbaan komen. In de toekomst, wanneer er minder auto's door dit deel van de stad rijden, kan dit profiel eenvoudig worden omgevormd naar een volledige fietsstraat. De breedte van het profiel voldoet hier al aan. Het doel van deze tussenstap is om zo snel mogelijk de straat volledig om te vormen naar een volledige fietsstraat waar auto's te gast zijn. Dit gebeurt bij voorkeur binnen vijf jaar. Dit kan wanneer door verkeersmaatregelen (binnen of buiten het projectgebied) het aantal motorvoertuigen dat door de straat rijdt is afgenomen tot minder dan 5000 motorvoertuigen/etmaal. Dit is gelijk aan het drukste stuk fietsstraat op de Binnenring - Sarphatistraat tussen Roeterstraat en Korte 's Gravesandestraat.

Tijdens gesprekken met de buurt is opgehaald dat voetgangers overlast hebben van (sluip)fietsverkeer vanuit de richtingen Joh. M. Coenenstraat /Van Baerlestraat/Roelof Hartstraat naar de Balthaszar Floriszstraat. Fietsers maken nu vanaf de Roelof Hartstraat een doorsteek over de stoep richting de Balthaszar Floriszstraat omdat dit de kortste weg is. Uitgangspunt is dat er maatregelen worden genomen om dit tegen te gaan.

Vanuit alle richtingen maken veel fietsers gebruik van de fietsoversteken. Voor de oversteken moet meer ruimte worden gemaakt. De opstelruimte voor fietsers dient dusdanig te zijn dat er geen hinder ontstaat voor voetgangers.

3.2 Voetgangers

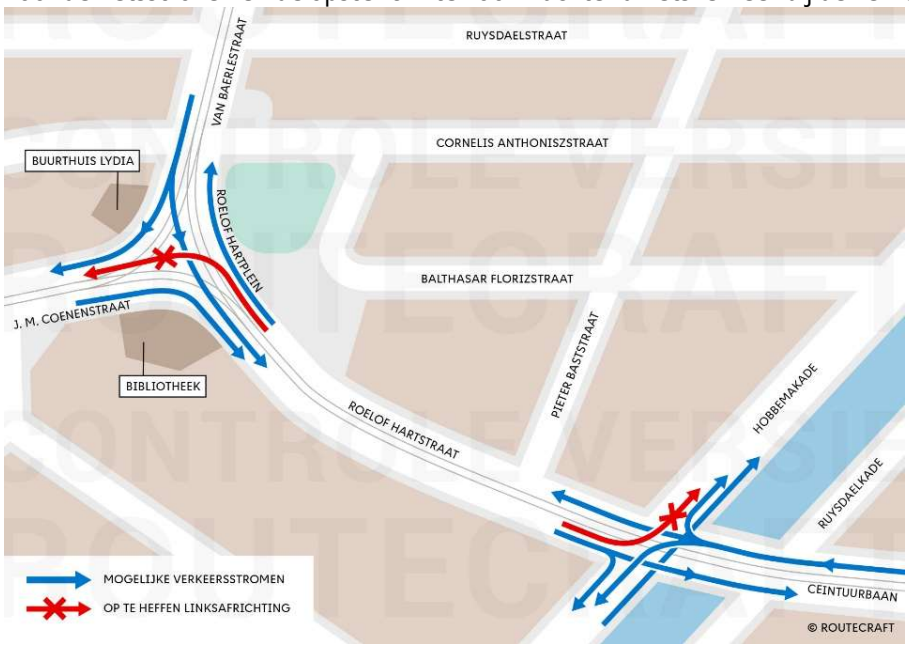
Het projectgebied behoort tot het Plusnet voor voetgangers. Voetgangers hebben hier net als fietsers prioriteit. Op dit moment zijn delen van de stoepen soms te vol of wordt er over de stoep gefietst. Dit veroorzaakt overlast. We streven naar een obstakel vrije doorloopruimte van minimaal 2,5 meter op de stoepen. Ondernemers en voorzieningen dienen goed bereikbaar te blijven.
De oversteekpunten over de rijbaan moeten worden verbeterd. Er dienen voldoende ruime rustpunten en inritten voor rolstoelen, rollator's en kinderwagens te zijn. De inrichting moet voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid van de openbare ruimte (zoals blinde geleide lijnen). Tijdens de consultatie met de buurt was verder een veel gehoord signaal dat doorgaand fietsverkeer op de Roelof Hartstraat en het Roelof Hartplein niet stopt voor de voetgangersoversteken over het fietspad. Vooral ouderen hebben hier hinder van. Uitgangspunt is

dat de oversteken voor voetgangers veiliger worden door het verbreden van de steunpunten zodat er voldoende ruimte is om te wachten met oversteken.

3.3 Autoverkeer

Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein zijn geen onderdeel van het Hoofd- en Plusnet auto. De Roelof Hartstraat sluit aan op de Hobbemakade die wel onderdeel is van Plusnet Auto.

Inpassen Tweede fietsring - opheffen linksafrichtingen autoverkeer
Conform besluit van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuid d.d 30 september 2025 worden twee linksafrichtingen voor autoverkeer opgeheven: Auto's kunnen vanaf de Roelof Hartstraat niet meer linksaf naar de Hobbemakade en de Joh. M. Coenenstraat. Dit is nodig om ruimte te maken voor de fietsstroken en de opstelruimte voor wachtend fietsverkeer bij de verkeerslichten.



Afbeelding: Om ruimte te maken voor de fietsstroken op de rijbaan is het nodig dat twee linksafrichtingen voor autoverkeer worden opgeheven

Vanwege de beperkte ruimte zijn diverse scenario's onderzocht waaronder een profiel met behoud van de linksafrichtingen. Deze scenario's leveren een rommelig ruimtelijk beeld, ongeloofwaardige verkeersregelingen of een verslechtering van de verkeersveiligheid. Er is geen geschikt alternatief.

De enige andere optie is dat de huidige situatie grotendeels behouden blijft. De Tweede fietsring wordt hier dan aangelegd met een ontwerp waarbij de voorsorteerstroken voor links afslaand op de Roelof Hartstraat richting de Joh. M. Coenenstraat en richting de Hobbemakade blijven. De fietsstroken op de rijbaan moeten dan al ver voor de kruisingen weer worden teruggeleid naar het smalle fietspad tussen de gevels en de bomen. Dit geeft een gefragmenteerd ruimtelijk en onduidelijk verkeersbeeld wat tegenstrijdig is met de ambities van de stad. Er wordt dan gekozen voor ruimte voor de auto. De ruimte voor fietsers en voetgangers voldoet dan niet. Als voorbeeld het Beleidskader Verkeersnetten: Fiets en OV behoren tot het Plusnet op deze locatie en voor de auto is de Roelof Harstraat Basisnet.

Effecten opheffen linksafrichtingen voor autoverkeer
De buurt en alle ondernemers en instellingen blijven goed bereikbaar, gedeeltelijk via andere routes. Omdat autoverkeer vanuit de Roelof Hartstraat niet meer linksaf kan naar de Joh. M. Coenenstraat en de Hobbemakade bestaat het risico dat verkeer andere routes kiest, zoals door woonstraten van de Harmoniehofbuurt, Duivelseiland en de Johannes Vermeerbuurt.
De inschatting is dat het aantal voertuigen dat door de buurtstraten rijdt, beperkt blijft. Na verloop van tijd verwachten we dat automobilisten wennen aan de nieuwe situatie en hoofdroutes gaan gebruiken. Dit is sneller dan de routes door de woonstraten waar vaak veel oponthoud is.

We hebben vragen en reacties ontvangen van de buurt over mogelijk sluipverkeer. Indien mogelijk zijn deze voorzien van een reactie van de gemeente. In de bijlagen 'Participatieverslag' en 'Samenvatting verkeerseffecten opheffen van linkafrichtingen' wordt dit nader toegelicht.

3.4 30 km per uur

Sinds 8 december 2023 is de snelheid van de straat aangepast van 50 km/uur naar 30 km/uur. De nieuwe inrichting draagt bij aan een geloofwaardigere 30 km/uur inrichting.

3.5 Openbaar Vervoer, tramsporen en haltes

De tramsporen van de Roelof Hartstraat worden inclusief het onderbed vervangen. De tramsporen op het Roelof Hartplein, Van Baerlestraat en Joh. M. Coenenstraat worden niet vervangen.

Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein maken deel uit van het Plusnet Tram in Amsterdam. Dit netwerk krijgt prioriteit (onder andere bij de verkeerslichten) met als doel snelle, betrouwbare en efficiënte verbindingen. De infrastructuur wordt zo ingericht dat trams optimaal kunnen doorrijden. Uit de verkeersanalyse is geconcludeerd dat het nieuwe ontwerp (met opheffen linkafrichtingen) geen negatieve heeft invloed op de doorstroming voor de tram.

Drie tramhaltes worden verbreed en beter toegankelijk gemaakt. De ruimte die vrijkomt door het opheffen van de linksafrichtingen voor autoverkeer wordt hier ook voor gebruikt. De haltes dienen te voldoen aan het Programma van Eisen (PvE) voor tramhaltes met als uitgangspunt toegankelijke tramhaltes voor het halteren van 2 trams.

In het voorlopig ontwerp is de trambaan 5,90 meter breed. De ligging is nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie: een hart op hart maat van de tussenspoorbreedte van 2,76 meter. Wijziging is dat de spoorboog (r=250 meter) bij halte Roelof Hartplein op de Roelof Hartstraat wordt vervangen door een spoorboog van r=300 meter om een toegankelijke halte in te passen.

In het ontwerp is rekening gehouden met een goed in te passen lengte van 60,5 meter voor het halteren van 2 trams. Dit is iets korter dan vereist volgens het Programma van eisen (62,0 meter) maar het maximaal haalbare zonder dat het verlengen van de tramhaltes een al te grote impact heeft. Langs de halte van 60,5 meter kunnen evengoed twee trams halteren, alleen de remmarges zijn kleiner. Afhankelijk van het type tram is er 0,5 tot 2,3 meter speling beschikbaar voor als een tram iets te vroeg gaat remmen.

Het beter toegankelijk maken van de tramhalte op de Joh.M. Coenenstraat heeft impact op een boom nabij het eind van het perron. Deze boom moet worden vervangen.

In de Joh.M. Coenenstraat krijgt de tram meer ruimte. Er komt een scheidingsband tussen de trambaan en de rijbaan. Dit voorkomt dat de tram wordt geblokkeerd door wachtende auto's die richting het plein willen rijden.

Medegebruik trambaan
Hiervoor volgen we het beleid. Medegebruik op de trambaan van de Roelof Hartstraat blijft mogelijk voor taxi's met een ontheffing, zorgvervoer met ontheffing en nood- en hulpdiensten. Het voorgestelde ontwerp verandert de situatie voor de brandweer niet ten opzichte van de huidige situatie. De brandweer kan langs de voorzijde van de halte op de trambaan rijden ook wanneer de haltes 25 cm hoog en beter toegankelijk zijn. De trambaan op de Roelof Hartstraat is in de huidige en toekomstige situatie niet geschikt voor lijnbussen – vanwege de beperkte ruimte om elkaar te passeren.

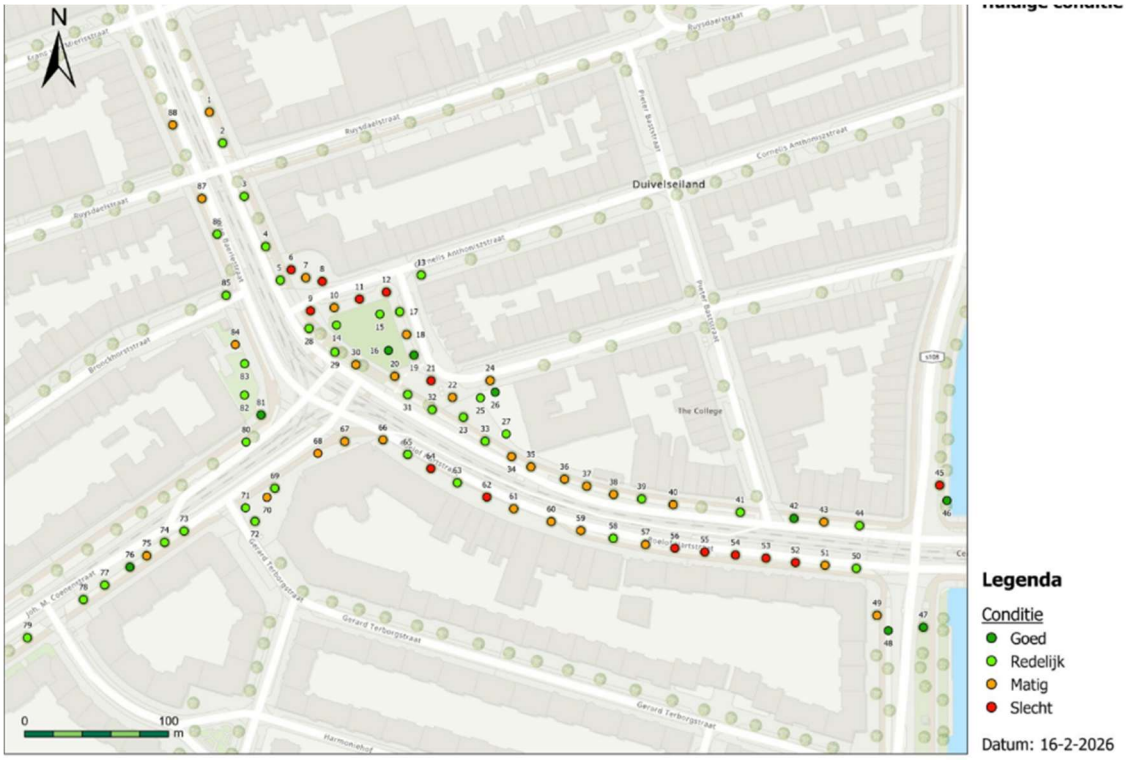
Het huidige snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer op de rijweg (30 km/u) en de vrije trambaan (50 km/u) blijft het uitgangspunt.

3.6 Bomen en groen

Groen draagt bij aan een prettige leefomgeving, vermindert hittestress en verhoogt de biodiversiteit. Het maakt de stad aantrekkelijk om in te verblijven. De bomen maken deel uit van de Hoofdbomenstructuur van Amsterdam: een netwerk van belangrijke boomstructuren in de stad die bijdragen aan de herkenbaarheid, het karakter en de kwaliteit van de openbare ruimte. De inrichtingseisen voor deze structuur zijn vastgelegd in het beleid 'Puccini Groen'.
In de huidige situatie zijn de volgende boomsoorten aanwezig in het projectgebied (Zie ook De Bomenkaart van Gemeente Amsterdam)

Roelof Hartstraat	Iepen
Roelof Hartplein(oostzijde) en (nabij) Roelof Hartplein plantsoen	Iepen, gewone es, smalbladige es, zuilhaag beuk rode beuk, Rode paardenkastanje, zoete kers, wijnbladige esdoorn, zwarte moerbei.
Roelof Hartplein (westzijde	Iep, tweestijlige meidoorn, gewone venijnboom
Van Baerlestraat	Iepen en Italiaanse els
Joh.M. Coenenstraat	Zuilhaagbeuk, Iepen en Linde

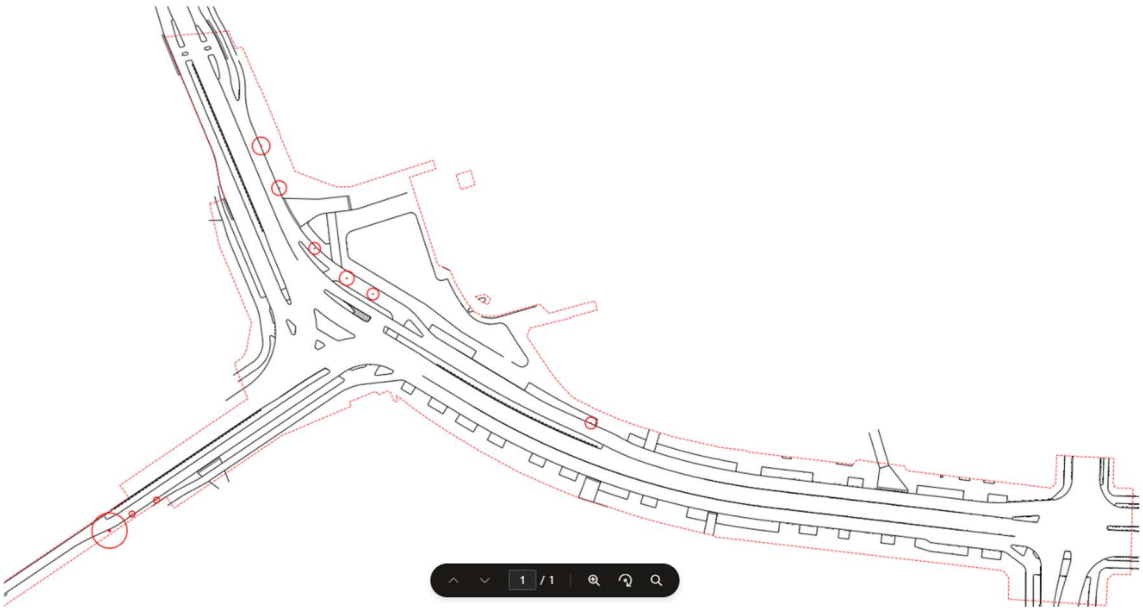
Huidige conditie van de bomen
De huidige conditie van veel van de bomen langs de Roelof hartstraat is matig tot slecht. Zie ook de onderstaande afbeelding.



Effect van het ontwerp voor de bomen

Tegelijk met het onderzoek naar de conditie van de bomen is een Boom Effect Analyse (BEA) d.d. april 2026 uitgevoerd op basis van het voorlopig ontwerp. Hiermee is onderzocht wat de gevolgen van het nieuwe ontwerp zijn voor de bomen. De conclusies zijn:

- Kap van 7 bomen en het verplaatsen van 2 bomen (Joh. M. Coenenstraat) is noodzakelijk om ruimte te maken voor het nieuwe wegprofiel. Hiervoor zijn er geen alternatieven. Deze bomen staan te dicht op het nieuwe wegprofiel of staan op het nieuwe wegprofiel. De conditie van deze 7 bomen is dusdanig dat deze niet kunnen worden verplaatst.



- Kap en vervanging van aanvullend 20 andere bomen is naar verwachting ook noodzakelijk. Naast de rijbaan van de Roelof Hartstraat zijn er in de huidige situatie verhoogde parkeervakken met elementenverharding. De wortels van de bomen bevinden zich gedeeltelijk onder deze parkeervakken. Voor het nieuwe profiel van de 'fietsstraat in wording' en bredere tramhaltes schuift het profiel van asfaltverharding 1,25 meter op richting de gevels/groeiplaatsen van de bomen. De weg wordt ter plaatse ook lager dan de huidige parkeervakken. Tevens wordt langs de weg een nieuw riool aangelegd om regenwater beter te kunnen afvoeren. Door deze werkzaamheden wordt naar verwachting het wortelpakket van de bomen langs de Roelof Hartstraat dusdanig beschadigd dat duurzaam behoud niet mogelijk is. Dit hangt ook af van de exacte locatie van het wortelpakket. Met grondradartechnieken en proefkuilen wordt dit in de komende periode nog nader onderzocht. De resultaten en mogelijke aanpassingen in het ontwerp voor het behoud van zoveel mogelijk bomen worden meegenomen in de vervolgfase.

Uitgangspunt is het maximaal behoud van bomen en groen. Voor bomen die gekapt moeten worden er nieuwe bomen worden terug geplant in de straat.

Groeiplaatsen bomen
De groeiplaatsen voor de bomen langs de straat zijn op dit moment over het algemeen slecht. Uitgangspunt is dat de groeiplaatsen waar mogelijk worden verbeterd. Voor het beschermen van de boomwortels worden in de nieuwe situatie waar mogelijk bij de laad- en losplekken en parkeerplekken kratjes toegepast zodat de wortels van bomen voldoende ruimte hebben om te groeien zonder dat ze worden beschadigd door geparkeerde auto's of bestrating. Dit verbetert ook de water- en luchttoevoer (voor gezonde boomgroei) en het voorkomt wortelopdruk.

Overig groen
- Langs de Roelof Hartstraat wordt beperkt gekozen voor het toevoegen van meer groen. Er is geen ruimte voor grote groenvakken tussen het wegprofiel en de gevels. Kleine groenvakken worden vaak rommelig met zwerfvuil. Wanneer de bomen behouden blijven is het ook niet goed mogelijk om groen toe te voegen in de groeiplaatsen vanwege de bestaande wortels.
- Bestaande geveltuintjes blijven indien mogelijk behouden of worden indien nodig in overleg met de bewoners aangepast.
- De buurt wenst een uitbreiding van het plantsoen maar niet ten koste van veel parkeervakken. Uitgangspunt is dat het plantsoen beperkt wordt uitgebreid wanneer dit kan bijdragen aan de mogelijkheden voor het opvangen van regenwater en het voorkomen van sluipverkeer(fietsers) over de stoep.

3.7 Klimaatadaptatie

Voor het gebied is onderzocht wat de aandachtspunten zijn voor:
- Hittestress;
- Wateroverlast - regenwaterbestendig;
- Droogte.

Hittestress

Het plantsoen op het Roelof Hartplein en de bestaande bomen langs de Roelof Hartstraat zorgen voor schaduw en verkoeling op de fiets- en wandelroutes. Ten westen van het Roelof Hartplein en aan de noordkant van de Roelof Hartstraat is meer schaduw gewenst. Meer groen draagt bij aan verschillende opgaven.
In de vorige paragraaf is toegelicht dat kap van 7 bomen noodzakelijk is en dat aanvullend mogelijk ook 20 bomen langs de Roelof Hartstraat vervangen moeten worden voor een duurzame bomenrij. Door het vervangen van de huidige oudere bomen door jongere bomen langs de straat is er de eerste jaren (na de vervanging) aan de zonnige zijde (noordkant) van de Roelof Hartstraat minder schaduw.

Wateroverlast – regenwaterbestendigheid - en droogte

We verwachten dat er in de toekomst vaker hevige buien vallen. Dit kan zorgen voor een overvol riool. Het water stroomt dan niet goed weg. De straat kan dan moeilijk begaanbaar worden voor de tram en nood- en hulpdiensten. We nemen hiervoor maatregelen wanneer een straat aan onderhoud toe is. Bijvoorbeeld meer (verlaagd) groen, een speciaal riool, drainage en plekken om water op te vangen. Een goede regenwaterafvoer is belangrijk. Uitgangspunt is dat er bij een zeer hevige regenbui (met een kans van eens in de 100 jaar) geen water tegen de gevels mag stromen. Dit is een bui waarbij er 70 mm regen valt in één uur.

Uitgangspunt is ook dat bij een zeer hevige bui (kans op voorkomen van eens in de 250 jaar) de weg goed begaanbaar moet blijven voor de tram en nood- en hulpdiensten. Dit is een bui waarbij er 90 mm water valt in één uur. Er mag dan niet meer dan 15 cm water op straat staan. Volgens het uitgevoerde onderzoek staat er op de rijbaan van het Roelof Hartplein bij een maatgevende bui van 90 mm/uur meer dan 15 cm op straat. Er zijn maatregelen nodig om het gebied regenbestendig te maken.

Roelof Hartstraat en -plein zijn daarbij onderdeel van een groter bemalingsgebied. Het rioolsysteem van de hele buurt speelt ook een grote factor in de regenwateroverlast. Met een modelstudie is onderzocht waar het rioolsysteem, ook buiten het projectgebied, ontlast kan worden om de problemen op het plein op te lossen. Conclusie is dat binnen dit project de regenwateroverlast niet geheel kan worden opgelost. Ook de aanleg van een gescheiden rioolstelsel in het grotere bemalingsgebied is onvoldoende om de risico's voor de bebouwing en vitale infrastructuur weg te nemen. De maatregelen die we nemen dragen wel bij aan het verminderen van de regenwateroverlast.

Het Roelof Hartplein ligt namelijk lager dan de rest van de buurt. Het water stroomt hiernaartoe. Wanneer een straat aan onderhoud toe is worden er maatregelen genomen om het gebied regenbestendig te maken, zowel ondergronds als bovengronds. Bijvoorbeeld het recent uitgevoerde groot onderhoud aan de Hondecoeterstraat waarbij een hemelwaterriool is aangelegd met een grotere capaciteit. Ook het vergroenen van buurten en waterberging binnen dit grotere bemalingsgebied helpt hierbij.

De gemeente en Waternet hebben een beeld geschetst van mogelijke maatregelen in het grotere gebied binnen Oud-Zuid. Zie hiervoor het onderdeel klimaatadaptatie uit de presentatie van de buurtbijeenkomst van 25 november 2025 opgenomen in bijlage 5. Het verder uitwerken van deze

maatregelen buiten het projectgebied van de Roelof Hartstraat en -plein is geen onderdeel van deze NvU.

Het is verder nodig dat er maatregelen (een combinatie van draineren en infiltreren op verschillende locaties en in verschillende perioden) worden genomen om een goede balans te vinden voor het grondwaterniveau door het jaar heen. Voor een deel van het projectgebied wordt nu niet voldaan aan de gemeentelijke grondwater ontwateringsnorm van minimaal 0,9 m. Dit is niet goed voor groen en de mogelijkheden voor regenwater infiltratie. Dit speelt vooral in de Roelof Hartstraat. Voor een ander deel van het projectgebied is er juist sprake van droogte. Dit speelt ten noordoosten en noordwesten van het Roelof Hartplein. Hier is de ontwateringsnorm van 0,9 meter niet doelmatig omdat houten funderingen hier dichter op het maaiveldniveau zitten. Rondom het Roelof Hartplein is er daarom door uitzakking van het grondwater in droge perioden een risico op funderingsschade door paalrot van houten palen.

De volgende maatregelen worden in het projectgebied overwogen:
- Gescheiden rioolstelsel door aanleg van een nieuw hemelwaterriool.
- Ten noordoosten en noordwesten van het Roelof Hartplein wordt geadviseerd om actief hemelwater water te infiltreren om de grondwaterstand te verhogen in droge perioden ten behoeve van het groen en houten funderingen.
- Waterberging in ondergrondse voorzieningen onder verhardingen en groen.
- Toepassen van verschillende straatprofielen (bijvoorbeeld verhogen van de trambaan).

In de vervolgfase van het project wordt dit nader uitgewerkt.

3.8 Autoparkeren en parkeerdruk

Het is nodig dat er circa 45 parkeerplaatsen worden herbestemd voor de nieuwe inrichting.
Voor het nieuwe ontwerp is ruimte nodig. In het voorlopig ontwerp wordt rekening gehouden met het opheffen van circa 45 autoparkeerplaatsen. Het exacte aantal wordt bepaald bij de uitwerking naar een Definitief Ontwerp. Het betreft nu:
- 16 autoparkeerplaatsen langs de Roelof Hartstraat;
- 3 autoparkeerplaatsen op de kop van de Van Baerlestraat (aan de oostzijde)
- 7 autoparkeerplaatsen op de Joh. M. Coenenstraat (aan de zuidzijde). De tram krijgt hier een vrije baan (voor een betere doorstroming van het OV) waardoor de rijbaan wordt verbreed richting de gevels en de parkeerplaatsen moeten wijken. Hier staan nu ook 5 deelauto's. Uitgangspunt is dat deze een nieuwe plek krijgen.
- Aanvullend worden circa 19 autoparkeerplaatsen nabij het Roelof Hartplein plantsoen herbestemd voor meer groen, fiets en scooterplekken, de nieuwe plek van afvalinzameling of het nieuwe elektriciteitshuisje.

Parkeerdruk
Voor het opheffen van 45 parkeerplekken is positief geadviseerd door programma Autoluw van de gemeente. De claim is opgenomen in de Monitor herbestemmen parkeervakken. Deze monitor bewaakt dat de parkeerdruk door het opheffen van parkeerplaatsen in deze buurten niet hoger wordt dan 90%. Hierbij is rekening gehouden met de huidige parkeerdruk en het verwachte effect van het verlagen van het vergunningenplafond in de komende jaren.

De parkeerbalans voor de Harmoniehofbuurt (zuidwestzijde Roelof Hartstraat) blijft positief door het verwachte effect van het verlagen van het vergunningenplafond. In Duivelseiland (noordoostzijde Roelof Hartstraat) is de druk nu al zeer hoog. Hier wordt de parkeerbalans ondanks het verlagen van het vergunningenplafond in 2028 licht negatief om rond 2030 weer licht positief te worden.

Gehandicaptenparkeerplaatsen
In het projectgebied zijn er op dit moment geen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (niet op kenteken). In de nabijheid, ter hoogte van de Joh. M. Coenenstraat 4-6, zijn er wel 2 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en er is één gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Uitgangspunt is dat er twee algemene plaatsen voor gehandicapten worden toegevoegd langs de Roelof Harstraat.

3.9 Laden lossen

Naar wens van de ondernemers wordt het aantal laad-losplekken uitgebreid. De locatie en venstertijden zijn en worden afgestemd met de ondernemers.
Waar mogelijk kunnen deze plaatsen buiten de venstertijden worden gebruikt voor autoparkeren.

Het laden en lossen wordt zo ingepast dat hinder voor en van (fiets)verkeer wordt beperkt.
- De huidige laad- en los plek aan de noordzijde van de Roelof Hartstraat nabij het hotel wordt geoptimaliseerd zodat het voldoet aan de normen.
- Aan de noordzijde wordt een extra laad-losplek gemaakt ter hoogte van huisnummer 15.
- De huidige twee 2 laad- en losplekken aan de zuidzijde van de Roelof Hartstraat blijven behouden maar worden iets verschoven in overleg met de ondernemers. Ter hoogte van huisnummer 40 is de huidige laad-losplek nu niet goed bereikbaar vanwege overhangende bomen. Naar aanleiding van overleg met de ondernemers onderzoeken we de mogelijkheid voor uitbreiding van het aantal laad-losplekken aan de zuidzijde van de Roelof Hartstraat ter hoogte van 46-48. Dit wordt in overleg met de ondernemers nader uitgewerkt.
- De huidige laad- en losplek aan de oostzijde van de Van Baerlestraat ter hoogte van de horecagelegenheid Roelof Hartplein 1-5 blijft met geringe aanpassingen behouden.

3.10 Fietsparkeren

De fietsenrekken, fietsnietjes en fietsvakken staan vol. De fietsparkeerdruk in het projectgebied is hoog mede door de voorzieningen als horeca en bibliotheek. Om de stoepen toegankelijk te houden is het uitgangspunt dat het aantal fietsparkeerplaatsen wordt uitgebreid. In het concept VO zijn circa 160 nietjes van 60 cm breed opgenomen. Dit betekent circa 320 plekken. Fietsnietjes worden niet geplaatst onder boomkronen van bestaande bomen zodat boomwortels geen schade oplopen. Verder zijn er scootervakken opgenomen. Het is mogelijk dat er ook fietsvakken in plaats van fietsnietjes in de buurt van de voorzieningen komen. Dit wordt in de vervolgfase uitgewerkt.

3.11 Straatmeubilair en verlichting

De gemeente Amsterdam gebruikt de Puccini-rood catalogus om te bepalen welk type meubilair geplaatst mag worden. Dit meubilair is duurzaam, kostenefficiënt en standaard voor de stad. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Fietsenrekken;
- Openbare verlichting /overspanningsverlichting;
- Bankjes;
- Afvalbakken, Reclamezuilen / Informatieborden (Mupi's).

Het huidige straatmeubilair voldoet niet meer aan de standaard.
In de vervolgfase wordt op basis van het ontwerp getoetst of de huidige openbare verlichting voor het projectgebied voldoende is. De overspanningsverlichting blijft gehandhaafd met eventuele benodigde aanpassingen.
Uit de participatie kwam naar voren dat de buurt meer bankjes wenst langs de straat of nabij het plantsoen. Uitgangspunt is dat er in het projectgebied enkele nieuwe bankjes worden geplaatst. Bijvoorbeeld langs de Roelof Hartstraat en de buitenrand van het Roelof Hartplein plantsoen.

Er staan nu twee oudere modellen afvalbakken, die niet meer voldoen aan de huidige eisen op het gebied van gebruiksgemak, capaciteit en onderhoud. Mogelijk worden de huidige kleinere modellen vervangen door één groter model van 200 liter. Hierbij wordt rekening gehouden met de gebruiksintensiteit van de locatie en de ruimtelijke inpassing in het plan. Doel: een schone, toegankelijke en duurzame openbare ruimte die aansluit bij de behoeften.

Bestaande Mupi's worden alleen teruggeplaatst wanneer dit passend is binnen het ontwerp en de verkeersveiligheid niet in het geding is.

3.12 Verkeerslichten

De veranderingen bij beide kruispunten vullen elkaar goed aan. Er komt minder verkeer op de Roelof Hartstraat en de verkeerslichten kunnen eenvoudiger worden geregeld. Dit zorgt voor een betere doorstroming en meer veiligheid voor de verkeersdeelnemers. Het ontwerp is getest met het verkeersmodel Amsterdam (VMA) en blijkt uitvoerbaar met een nieuwe verkeerslichtenregeling.

Kruispunt Roelof Hartplein:

- Auto's kunnen vanaf de Roelof Hartstraat niet meer linksaf naar de Joh.M. Coenenstraat. Dit scheelt tijd omdat deze beweging soms lang duurt.
- De twee rijstroken in de Joh.M. Coenenstraat worden samengevoegd tot één rijstrook.
- Er komt een extra verkeerslicht voor verkeer dat richting de Van Baerlestraat rijdt, waardoor het verkeer soepeler doorstroomt.
- Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en tijd, zonder dat het openbaar vervoer er last van heeft.
- Om een deelconflict te vermijden krijgen auto's die vanaf de Joh.M. Coenenstraat naar de Roelof Hartsstraat (en –plein) rijden niet tegelijk groen licht met fietsers en voetgangers die de Roelof Hartstraat oversteken.

Kruispunt Roelof Hartstraat/Hobbemakade:

- Nu staan er soms wachtrijen auto's op de Roelof Hartstraat, waardoor sommige auto's niet goed kunnen voorsorteren om linksaf te slaan. In de nieuwe situatie zijn de wachtrijen korter. Het verkeer kan sneller doorrijden. Auto's kunnen niet meer linksaf naar de Hobbemakade. Dit maakt het kruispunt rustiger en veiliger.

3.13 Ondergrondse afvalcontainers

In het projectgebied is er een afvalinzamelingslocatie op het Roelof Hartplein met 4 ondergrondse afvalcontainers waarvan 2 containers voor restafval, 1 container voor papier en 1 container voor glas. Deze afvalinzamelingslocatie moet iets worden uitgebreid.

Er is ook een wens om het Roelof Hartpleinplantsoen te vergroten indien dit bijdraagt als klimaat adaptieve maatregel. In het ontwerp is de nieuwe locatie van de afvalcontainers op de hoek van de Balthasar Floriszstraat/Roelof Hartplein gesitueerd. Deze locatie heeft als voordelen:

- Het Roelof Hartpleinplantsoen kan aaneengesloten worden vergroot wat bijdraagt aan het opvangen van regenwater.
- Aan het begin van de Balthasar Floriszstraat zijn geen woningen. De overlast blijft beperkt.

De afdeling Afvalinzameling ziet toe op een goede verspreiding van de afvalinzamelingspunten in de buurt. Voorwaarde is ook dat de locatie goed bereikbaar is voor de inzameling. Het wordt nog nader onderzocht of de huidige afvalinzamelingslocatie kan worden verplaatst zodat er ook meer ruimte komt voor groen/hemelwateropvang. De ligging van kabels en leidingen, boomwortels en kosten spelen hierbij ook een rol. Wanneer er geen goed alternatief is, wordt de afvalinzamelingslocatie op de huidige locatie iets vergroot. In de vervolgfase wordt dit uitgewerkt.

3.14 Bedrijfsafval

In Amsterdam geldt beleid voor bedrijfsafval. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het inzamelen en afvoeren en sluiten hiervoor een contract met een erkende inzamelaar. Bedrijfsafval mag alleen op specifieke tijden en locaties worden aangeboden. Het is niet toegestaan om bedrijfsafval bij de containers voor huishoudelijk afval te plaatsen. Het mag geen hinder veroorzaken. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden om de toegankelijkheid voor voetgangers te waarborgen.

3.15 Uitbreiding stroom Netwerk

Er is een groeiende vraag naar elektriciteit. De energietransitie vraagt om een toekomstbestendig netwerk. De gemeente werkt hiervoor samen met de netbeheerders. Liander breidt het middenspanningsnet uit om de grote vraag naar stroom aan te kunnen. Het plan omvat onder andere de plaatsing van circa 2.600 nieuwe elektriciteitshuisjes en de aanleg van 1.600 kilometer kabel. Ook in het projectgebied is er een opgave voor de inpassing van twee elektriciteitshuisjes / middenspanningsruimtes:

- 1 nieuw elektriciteitshuisje op de hoek van de Cornelis Anthoniszstraat en Roelof Hartplein.
- 1 elektriciteitshuisje langs de Roelof Hartstraat. Betreft vervanging van de middenspanningsruimte die nu inpandig langs de straat staat nabij het hotel.
  Het Gemeentelijk Vervoerbedrijf heeft aangegeven deze ruimte zelf nodig te hebben. Liander dient daarom een andere locatie te zoeken in de nabije omgeving.

In het kader van werk met werk maken worden werkzaamheden van de gemeente en die van Liander op elkaar afgestemd. De plaatsing van de middenspanningsruimte is geen onderdeel van de participatie voor de herinrichting Roelof Hartstraat- en Roelof Hartplein. Meer informatie is te vinden via www.liander.nl/over-ons/nieuws/2024/uitbreiding-elektriciteitsnet-amsterdam.

3.16 Terrassen

Bestaande terrasvergunningen blijven gehandhaafd. Het aantal vierkante meters terras ligt vast. Indien er kleine aanpassingen nodig zijn wordt dit afgestemd met de ondernemer.

3.17 Overige uitgangspunten

In- uitritten garages
Bestaande in- uitritten nabij Roelof Hartstraat 40 en 24 (garage Hotel) blijven gehandhaafd.

Brandkranen en meterkasten
Bestaande brandkranen en meterkasten moeten vanwege het nieuwe ontwerp waarschijnlijk worden verplaatst en zijn ook in de nieuwe situatie goed bereikbaar conform de richtlijnen.

Hergebruik materialen
Herinrichtingen bieden kansen om bij te dragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van Amsterdam. Uitgangspunt is hergebruik van materialen, zoals bestrating en straatmeubilair. Dit sluit aan bij de ambities van de stad op het gebied van circulaire economie, verminderen afval en verantwoord omgaan met grondstoffen. Hergebruik draagt bij aan een duurzamere stad en bespaart kosten op de aanschaf van nieuwe materialen. Daarnaast draagt het project bij aan de bewustwording rondom circulaire principes.

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:
- Veel van de bestaande verharding is aan het einde van de levensduur en niet voor hergebruik geschikt. Het deel dat nog geschikt is wordt door de gemeente opgeslagen.
- Bij vervanging van materialen geven we prioriteit aan gerecyclede of circulaire alternatieven.
- Bestaand straatmeubilair zoals banken, afvalbakken, fietsenrekken en verlichting is beoordeeld op hergebruik. Indien vervanging/aanvulling noodzakelijk is, wordt gezocht naar circulaire oplossingen of hergebruik van materialen uit andere projecten.
- De aannemer wordt verplicht een plan te maken voor het zorgvuldig verwijderen, opslaan, herplaatsen van materialen en een duurzame werkwijze.
- We streven naar minimale afvalproductie door materialen zoveel mogelijk lokaal te hergebruiken. Transport van materialen wordt beperkt om de CO_2-uitstoot te minimaliseren.

4. Participatie

4.1 Resultaat

De Nota van Uitgangspunten is participatief tot stand gekomen. Hieronder staat weergegeven wat het proces en de participatie tot nu toe heeft opgeleverd. Een ruimtelijk ontwerp gericht op:

- Betere fietsroutes met meer veiligheid, ruimte en comfort voor fietsers;
- Verbeteren van de toegankelijkheid door meer ruimte, betere oversteken en verblijfskwaliteit voor voetgangers;
- Meer voorzieningen voor laden en lossen zo ingepast dat deze plekken goed bereikbaar zijn. Hinder voor en van doorgaand (fiets)verkeer wordt beperkt;
- Meer groen dat ook dient als klimaatadaptieve maatregel. Een iets groter Roelof Hartplein plantsoen waarbij we ook maatregelen nemen om fietssluipverkeer tegen te gaan dat nu tussen de Roelof Hartstraat en de Balthazar Floriszstraat over de stoep rijdt (langs de afvalcontainers).
- De buurt heeft tijdens de participatie niet gekozen voor het maximaal opheffen van parkeerplekken ten bate van een nog groter Roelof Hartplein plantsoen;
- Het aantal groenvakken langs de rijbaan van de Roelof Hartstraat blijft beperkt. Hier is weinig ruimte voor grote groenvakken en te kleine groenvakken worden vaak rommelig;
- Meer fietsparkeerplaatsen;
- Meer algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Drie toegankelijkere tramhaltes bij het Roelof Hartplein.

Het is tevens duidelijk geworden dat de buurt zorgen heeft over een toename van autoverkeer in de straatjes van de omliggende buurten wanneer de linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade en de Joh. M. Coenenstraat worden opgeheven. Uitgangspunt is dat hiervoor indien mogelijk maatregelen worden uitgewerkt in de vervolgfase.

4.2 Participatie wat en hoe?

Om tot deze nota te komen is met de buurt een aantal stappen doorlopen. Medio november 2025 en in maart 2026 zijn er informatie-/ en ontwerpbijeenkomsten georganiseerd. De buurt is hiervoor uitgenodigd met bewonersbrieven en een informatiemailing. Geïnteresseerden konden ook per mail of telefonisch hun reactie geven of vragen stellen. Verder zijn diverse stakeholders (onder andere scholen, instellingen, Bizz Museumquarter, ondernemers, Johannes Vermeerbuurtoverleg en de Fietsersbond) individueel benaderd. We hebben 1 op 1 gesprekken gevoerd met diverse ondernemers en instellingen.

Er is veel concrete informatie opgehaald. De reacties en vragen van de buurt zijn gebundeld en samengevat per onderwerp. Waar mogelijk zijn deze voorzien van een antwoord van de gemeente. Zie hiervoor de bijlage “Participatieverslag”. Betreft op hoofdlijnen vragen en reacties over de volgende onderwerpen:

1. VERKEERSEFFECTEN OPHEFFEN VAN LINKSAFFERS VOOR AUTOVERKEER
2. OVERIGE REACTIES AUTOVERKEER
3. PARKEREN/ LADEN EN LOSSEN

4. FIETSERS EN VOETGANGERS
5. INRICHTING VAN DE RUIMTE NAAST DE RIJBANEN
6. ROELOFHARTPLEIN PLANTSOEN, GROEN, BOMEN, TRAFO EN AFVALINZAMLING

Waar mogelijk zijn de suggesties en opmerkingen van de buurt verwerkt in het ontwerp of worden deze in de vervolgfase nader onderzocht.

4.3 Participatieplanwijziging

Het Dagelijks Bestuur van Zuid heeft op 30 september 2025 het participatieplan voor dit project vastgesteld. Hierin staat dat er een formele inspraakperiode is voor de concept Nota van Uitgangspunten. Dit punt is gewijzigd d.d. 30 juni 2026. De mening van de buurt wordt gevraagd met een korte buurtraadpleging voorafgaand aan de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten. Stakeholders krijgen gelegenheid om hun mening te geven voor zover ze dat nog niet eerder hadden gedaan. De reacties worden gebundeld meegezonden met de voordracht voor de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten. Het bestuur neemt daarna een afgewogen besluit waarbij alle belangen worden meegewogen.

Voor de wijziging is gekozen omdat:
- Er is een uitgebreidere participatie voorafgaand aan het opstellen van de Nota van Uitgangspunten gehouden. Voor de uitgangspunten is al veel opgehaald uit de buurt. De adviezen van de buurt zijn indien mogelijk verwerkt in het plan. Doel was ook een breed gedragen ontwerp en begrip voor de noodzaak van de verkeerskundige keuzes.
- Het nieuwe profiel van de straat – 'de fietsstraat in wording' - is vooral een verkeerskundig ontwerp van een doorgaande weg. Beleidskaders en de beperkt beschikbare ruimte op straat, zorgen ervoor dat de gemeente een doorslaggevende stem moet hebben in de oplossing om te komen tot een leefbare en verkeersveilige situatie. Bewoners en ondernemers zijn in de gelegenheid geweest om te adviseren op de verkeerskundige maatregelen.
- Een kortere doorlooptijd. Er zijn omgevingsprojecten waarvan de planning afhankelijk is.

Suggesties voor de inrichting die we uit de buurtraadpleging ontvangen worden indien mogelijk verwerkt in de fase van Nota van Uitgangspunten naar Definitief ontwerp.

4.4 Vervolg

Voor de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten naar het Definitieve ontwerp zijn er nog keuzemogelijkheden. De buurt wordt gevraagd om mee te denken. Ook wordt de buurt gevraagd om mee te denken voor het BLVC-plan voor de **B**ereikbaarheid, **L**eefbaarheid, **V**eiligheid en **C**ommunicatie tijdens de uitvoering.
Daarnaast zijn er wettelijk voorgeschreven vormen van participatie zoals:
- indienen van bezwaar en beroep tegen omgevingsvergunningverleningen Kap;
- indienen van zienswijzen / bezwaren tegen de diverse te nemen verkeersbesluiten, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van laad-losplaatsen.
- indienen van zienswijzen en bezwaren bij het besluitvormingsproces voor eventuele verplaatsing van ondergrondse afvalcontainers.

De buurt en belanghebbenden worden hier nader over geïnformeerd.

5. Voorlopig ontwerp – ruimtelijk beeld

- Naast de trambaan komt er op de Roelof Hartstraat een helder ruimtelijk beeld met meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Het wegprofiel is 4,5 meter breed: 2,5 meter voor voor auto's en 2 meter voor fietsers. Het wegprofiel wordt aan beide kanten van de trambaan circa 1,25 meter breder dan de huidige situatie. De trambaan op Roelof Hartstraat is vrijliggend en bij voorkeur verhoogd voor extra waterberging onder de trambaan. De mogelijkheden hiervoor worden nog onderzocht. In de Joh.M. Coenenstraat krijgt de tram meer ruimte met een scheidingsband tussen de trambaan en de rijbaan. Dit voorkomt dat de tram wordt geblokkeerd door wachtende auto's die in de spits richting het Roelof Hartplein willen rijden.
- Er komen 3 beter toegankelijke en bredere tramhaltes.

- De linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade en de Joh. M. Coenenstraat worden opgeheven om bij de kruisingen ruimte te maken voor de Tweede fietsring. De doorstroming voor autoverkeer blijft goed. De buurt blijft goed bereikbaar, gedeeltelijk wel via alternatieve routes. Het opheffen van de linksafrichtingen leidt niet tot onacceptabel sluipverkeer in de buurt.

- Op de kruisingen is meer ruimte voor wachtende en overstekende voetgangers en fietsers. De oversteken en steunpunten (halverwege de rijbaan) voor voetgangers en fietsers zijn verbreed en toegevoegd waar deze nu ontbreken.

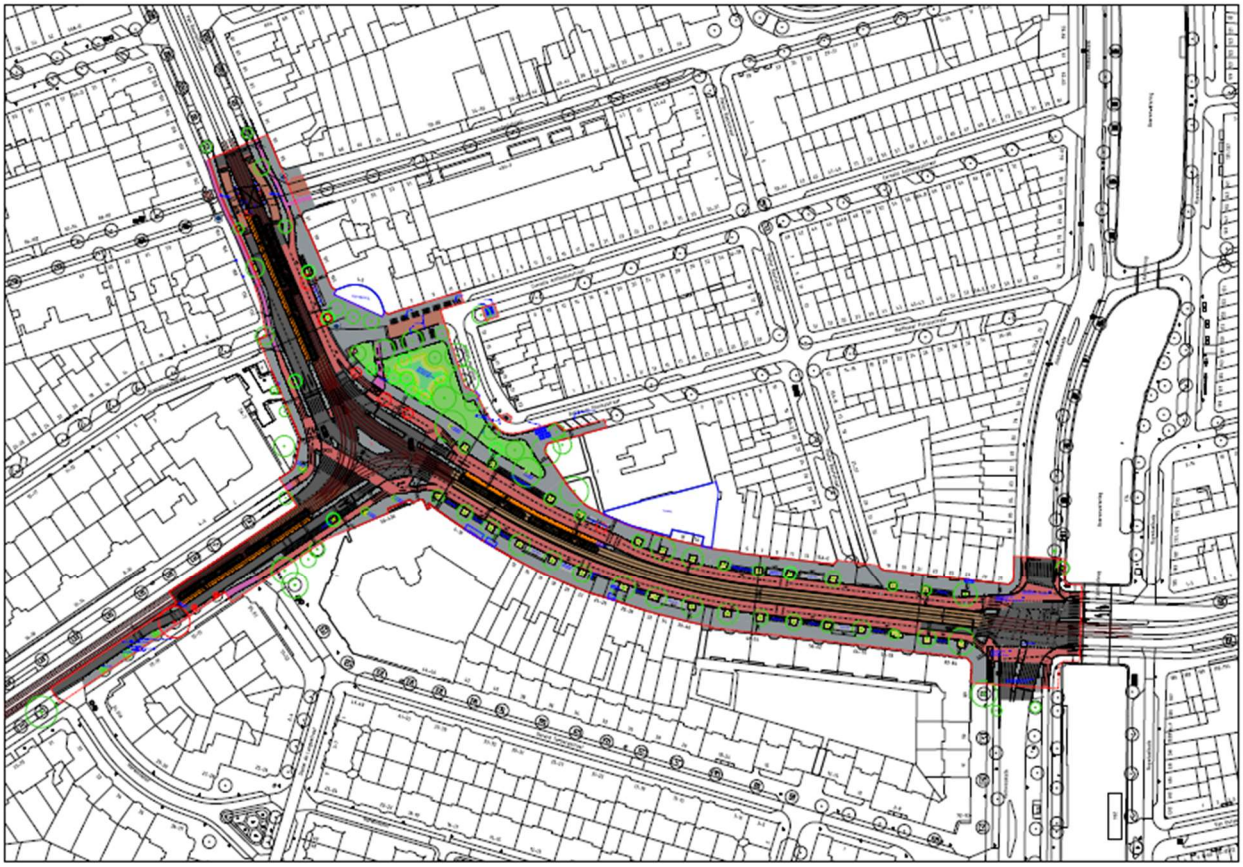
- Het Roelof Hartpleinplantsoen wordt iets groter. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers vanaf de Roelof Hartstraat naar de Balthasar Floriszstraat een (niet legale) doorsteek maken. Het groen dient ook om overtollig regenwater op te vangen en draagt bij aan minder hittestress.

- Aan weerszijden van de Roelof Hartstraat is een brede stoep met vrije doorloopruimte variërend van 2,5 tot 4,5 meter wat ook ten goede komt aan de bereikbaarheid van ondernemers. Er zijn meer fietsparkeerplaatsen. De bomen krijgen betere groeiplaatsen. Het bestaande aantal bomen wordt aangehouden. Indien kap noodzakelijk is worden er nieuwe bomen op een nabije locatie terug geplant. Zie verder de beschrijving in paragraaf 3.6 en 3.7.

- Voor het nieuwe ontwerp is ruimte nodig. In het voorlopig ontwerp wordt rekening gehouden met het opheffen van circa 45 autoparkeerplaatsen. Het exacte aantal wordt bij de uitwerking tot Definitief Ontwerp bepaald. Langs de straat komen verder 6 laad- losplekken waarvan 3 nieuwe. Men hoeft vanaf de laad-losplek geen druk fietspad meer over te steken, het fietspad is verplaatst naar de rijbaan. Waar mogelijk kan men buiten de venstertijden op de laad-losplekken parkeren. De huidige venstertijden blijven gehandhaafd of worden in overleg met de ondernemers aangepast.
  Aan weerszijden van de Roelof Hartstraat wordt verder 1 nieuwe invalidenparkeerplaats gemaakt.

- Bestaande terrassen blijven gehandhaafd conform de verleende terrasvergunningen.

- Ondergrondse afvalcontainers: Zie de beschrijving in paragraaf 3.13



Afbeelding: Ontwerp voor een fietsstraat (in wording), extra voetgangersruimte en meer groen





Afbeelding: Kruising Roelof Hart plein met het uitgebreie groenvak en linksafverbod richting Joh.M.Coenenstraat



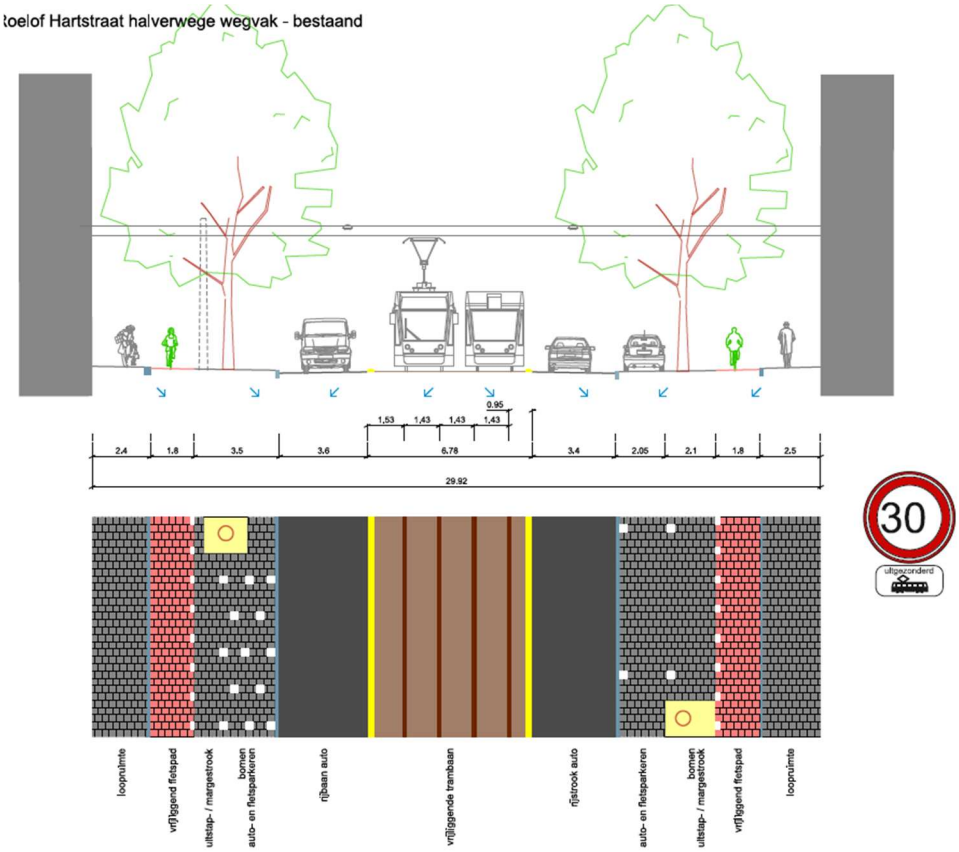
Afbeelding: Artist impression Roelof Hartstraat (richting plein)



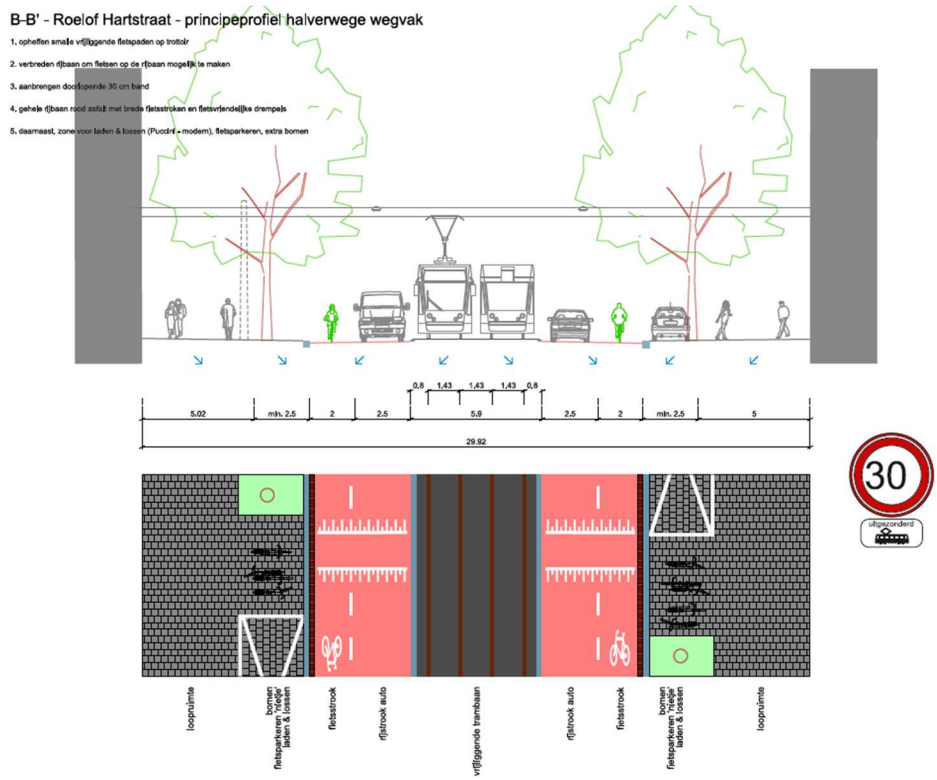
Afbeelding: Kruising Hobbemakade met linksafverbod



Afbeelding: Artist impression Roelof Hartstraat (richting Hobbemakade)



Afbeelding: Profiel Roelof Hartstraat: bestaande situatie



Afbeelding: Nieuwe profiel Roelof Hartstraat: fietsstraat in wording (ontwerp)

6. Vervolgproces

6.1 Besluitvorming

Na instemming van het Dagelijks Bestuur met de concept NvU en het concept VO wordt een buurtraadpleging gehouden. Stakeholders krijgen gelegenheid om hun mening te geven voor zover ze dat nog niet eerder hadden gedaan. De reacties worden gebundeld en als bijlage meegezonden met de voordracht voor de vaststelling van de NvU door het DB.
Tevens wordt de stadsdeelcommissie gevraagd om advies te geven over de concept NvU en het concept VO. Het Dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid stelt daarna de NvU en het VO vast waarbij alle belangen en adviezen worden meegewogen. Na de vaststelling volgt de uitwerking tot het Definitief Ontwerp (DO). Suggesties die zijn gedaan tijdens de buurtraadpleging worden hierbij meegenomen. Nadere uitwerking vindt plaats in samenspraak met de stakeholders.
Hierbij worden ook de uitvoerings- en beheerskosten geraamd en wordt een beheerplan opgesteld. Het DB stelt daarna het DO vast en neemt een uitvoerings- en budgetbesluit.

6.2 Aandachtspunten voor vervolgfase

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van wat er is opgehaald uit de laatste buurtraadpleging en de interne toetsen. *De tekst voor deze paragraaf wordt in de Definitieve Nota van Uitgangspunten voorafgaand aan de besluitvorming toegevoegd na de buurtraadpleging en de interne toetsen.*

6.3 Planning

De planning is afgestemd op projecten in de omgeving zoals: Hobbemakade, Beethovenstraat, Ceintuurbaan, Hobbemastraat, Overtoom, Willemsparkweg en Churchill-laan vanwege de wegafsluitingen die door werkzaamheden ontstaan. Om de buurt goed bereikbaar te houden is voor het project een tijdvak vastgesteld. Afwijkingen hebben gevolgen voor de planning van andere projecten.

Planning voor de Roelof Hartstraat en het Roelof Hartplein op hoofdlijnen:

Wanneer	**Wat**
2026	
December -Januari 2027	Afronden ontwerp
2027	
Januari 2027	Vastellen NvU door DB
Eind Q1 2027	Besluitvorming Definitief Ontwerp
Q2 – Q3 2027	Contract en aanbesteding
Q4 2027	Gunning opdracht(en)
2028	

Wanneer	Wat
• Eind 2027/begin 2028	Start Uitvoering
• Eind 2028	Einde werk verhardingen
• Q1 2029	Einde werk groen (bomen/beplanting)

Bijlagen

1. **PDF Voorlopig Ontwerp**
2. **Dwarsprofielen**
3. **Participatieverslag**
4. **Samenvatting verkeerseffecten opheffen linksafrichtingen**
5. **Presentatie buurtbijeenkomst Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein van 25-11-2025, onderdeel klimaatadaptatie**