VN2025-012888
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Zuid van 30 september 2025

Portefeuille: Openbare Ruimte en Groen (33)

Agendapunt: B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Herinrichting Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein: Vastellen Ontwerpuitgangspunten voor voetgangers, fietsers en autoverkeer.

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Zuid besluit

1. Kennis te nemen van gepland vervangingsonderhoud op de Roelof Hartstraat en -plein en de beoogde profielwijziging naar een fietsstraat in wording.
2. In te stemmen met onderstaande ontwerpuitgangspunten:

- Ruimte voor voetgangers en fietsers door realisatie van de fietsstraat in wording;
- Opheffen linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Harststraat naar de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.

3.In te stemmen met Participatieplan Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein Fietsstraat in wording met als belangrijkste punt dat de participatie is ingekaderd. De ontwerpuitgangspunten voor voetgangers, fietsers en autoverkeer zijn al vastgesteld. Vraag die in de participatie voorligt is hoe deze zo goed mogelijk kunnen worden uitgewerkt

Kernboodschap

Het DB heeft de ontwerpuitgangspunten voor de herinrichting van de Roelof Hartstraat en Roelofhartplein vastgesteld. Met de omgeving worden deze uitgangspunten (ruimte voor voetgangers en fietsers) uitgewerkt. Gepland onderhoud biedt kansen voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte: De tweede fietsring is beoogd. Voor een volledige fietsstraat is er nog te veel autoverkeer. Daarom wordt het profiel van de fietsstraat in wording vastgesteld: Een brede strook voor fietsers op de rijbaan vervangt de huidige smalle fietspaden. Hiervoor is ruimte nodig op de kruispunten. De ruimte wordt vrijgemaakt door linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar de J.M. Coenenstraat en Hobbemakade op te heffen.

Bestuurlijke achtergrond

1. Omgevingsvisie - Amsterdam 2050 (2021), met 2e fietsring in het fietsnetwerk
2. Meerjarenplan Fiets 2017 2022 (diverse maatregelen)
3. Agenda Autoluw (maatregel 12, Meer ruimte in (stads)straten voor fietsers en voetgangers
4. Beleidskader Ruimte voor de voetganger (2023)
5. Collegebesluit Ruimtelijk eindbeeld en gefaseerde aanpak tweede fietsring d.d. 31 oktober 2023
6. Raadsbesluit (incl. motie Bakker 079) Ruimtelijk eindbeeld tweede fietsring d.d.28 februari 2024
7. Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte d.d. 3 oktober 2023
8. Uitvoeringsagenda Amsterdam Maakt Ruimte 2025 (besluitvorming in voorbereiding).

Gemeente Amsterdam

DB

Bestuurlijke prioriteit

Agenda Autoluw (maatregel 12): doelstelling meer ruimte creëren in de (stads)straten voor fietsers en voetgangers. Op drukke fietsroutes, waar fietspaden smal zijn, wordt ruimte gemaakt voor fietsers en worden fietsstraten aangelegd.
Uitvoeringsagenda Amsterdam Maakt Ruimte: maatregelen die de gemeente nu neemt om onze doelstellingen dichterbij te brengen en welke keuzes we de komende jaren gezamenlijk moeten gaan maken om de stad veilig, leefbaar, gezond en bereikbaar te houden. Tweede fietsring is tevens hoofddoel van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Wettelijke grondslag

Verordening op de Stadsdelen en Stadsgebied Amsterdam 2022, bijlage Takenlijst. Artikelen 2.1 en 8.2.

Onderbouwing besluit

Ad 1) Kennis te nemen van gepland vervangingsonderhoud op de Roelof Hartstraat en -plein en de beoogde profielwijziging naar een fietsstraat in wording.

De verhardingen zijn aan vervanging toe. De huidige fietspaden zijn te smal (ca 1,8om) voor de vele fietsers. Qua veiligheid en comfort is de route al over de grens van het acceptabele. Er is veel wortelopdruk van bomen. De snelheidsverschillen tussen verschillende typen gebruikers zijn groot. Op kruispunten ontstaan steeds vaker fietsfiles. Er is onvoldoende ruimte voor voetgangers en andere functies, zoals groen en fietsparkeren.

Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte (oktober 2023) wil ruimte maken samen met ondernemers, bewoners en overige belanghebbenden. De Tweede fietsring geeft hier uitvoering aan. Deze ring loopt vanaf de Ceintuurbaan via de Roelof Hartstraat en de Van Baerlestraat naar de Frederik Hendrikstraat. De Tweede fietsring wordt stap voor stap gemaakt. We richten de ruimte opnieuw in als er onderhoud nodig is.
Vooruitlopend op een volledige fietsstraat wordt op de Roelof Hartstraat- en plein het profiel van de fietsstraat in wording voorgesteld: een brede fietsstrook op de rijbanen in plaats van de huidige smalle vrij liggende fietspaden. Dit verbetert het comfort voor fietsers en maakt tevens ruimte voor andere functies zoals voetgangers en toegankelijkere tramhaltes. Het kan in de toekomst eenvoudig worden omgevormd naar een volledige fietsstraat wanneer er minder autoverkeer is.

Ad 2) In te stemmen met onderstaande ontwerpuitgangspunten:

- **Ruimte voor voetgangers en fietsers door realisatie van de fietsstraat in wording;**
- **Opheffen linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Harststraat naar de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.**

Overwegende dat argumenten voor een optimale situatie voor voetgangers en fietsers zwaarder wegen dan argumenten voor behoud van een optimale situatie voor autoverkeer wordt het bestuur gevraagd om deze uitgangspunten vast te stellen. Dit kader vormt dan de basis voor de participatie en verdere uitwerking in samenwerking met de stakeholders.
Dit wordt voorafgaand aan de participatie met de buurt en het opstellen van de Nota van Uitgangspunten voorgelegd omdat er sprake is van tegenstrijdige (beleids)doelen: Optimale situatie voor voetganger/fiets versus Optimale situatie voor robuustheid autonetwerk.
Het profiel van de rijbanen biedt op dit moment bij de kruispunten onvoldoende ruimte voor de

fietsstraat in wording. Hier zijn er separate vakken voor links afslaand autoverkeer die veel ruimte innemen. Het opheffen van de linksafrichtingen voor autoverkeer is nodig om ruimte te maken.

De ingrepen zijn doorgerekend met Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en Verkeersregelinstallatie (VRI) modellen. Het ontwerp is intern besproken met het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (OR en M), de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) en de Werkgroep Verkeerlichten Amsterdam (WVA). Hierbij zijn er tegenstrijdige doelen naar voren gekomen. Betreft: Optimale situatie voor voetganger/fiets versus Optimale situatie voor robuustheid autonetwerk. Voor de robuustheid van het autonetwerk is het gewenst dat de linksaffers in stand blijven. Dit vooral tijdens evenementen en bij gebruik van de Roelof Hartstraat als tijdelijke omleidingsroute. Hieronder worden argumenten voor beide situaties genoemd.

Argumenten voor de aanleg van een optimale situatie voor voetgangers en fietsers door het opheffen van de linksafrichtingen voor autoverkeer:

- Consistent ruimtelijk beleid: voldoet aan richtlijn Ruimte voor voetgangers en fietsers. Roelof Hartstraat en het Roelof Hartplein zijn plusnet fiets en basisnet auto.
- Consistent met Ruimtelijk eindbeeld 2e fietsring. Geeft invulling aan het coalitieakkoord 2022-2026 Ruim baan voor fietsers en voetgangers.
- Doorstroming voor regulier autoverkeer blijft goed. Woningen, ondernemingen en instellingen blijven goed bereikbaar, gedeeltelijk via alternatieve routes. Opheffen van linksafrichtingen leidt niet tot onacceptabel sluipverkeer in de buurt.
- Snelheid in de straat is verlaagd van 50 naar 30 km /uur. De fietsstraat in wording draagt bij aan een geloofwaardigere 30 km/uur weginrichting.
- Tramhaltes kunnen breder en toegankelijker worden gemaakt.
- Betere doorstroming voor regulier autoverkeer. Uit de uitgevoerde verkeersanalyse is geconcludeerd dat het voorkeursverkeerkundige ontwerp geen negatieve impact heeft op plusnet OV. Door binnen de regeling het autoverkeer vanaf de J.M. Coenenstraat niet tegelijk groen te geven met de parallel gesitueerde oversteek voor fietsers en voetgangers wordt een deelconflict vermeden.

Argumenten voor handhaving van een robuustheid autonetwerk:

- Netwerk blijft robuust tijdens omleidingen en evenementen/demonstraties die geregeld voorkomen. Roelof Hartstraat is basisnetwerk auto. Echter de aansluiting van de straat op plusnet auto (Hobbemakade richting Stadhouderskade) is belangrijk.
- Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (onderdeel Verkeerstaktiek /Verkeersmanagement) heeft het belang de robuustheid van het netwerk te waarborgen. Voor evenementen/ omleidingen is het minder ideaal wanneer de linksaffer vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade wordt opgeheven. Het is tevens gewenst dat bij evenementen op het Museumplein het verkeer van de Roelof Hartstraat naar de J.M. Coenenstraat kan als alternatieve route.
- Opheffen van linksafrichtingen leidt mogelijk tot meer kosten bij evenementen. Er is mogelijk meer inzet nodig voor verkeersbegeleiding.
- Opheffen van de linksafrichting bij de Hobbemakade betekent dat een deel van het autoverkeer langer rechtdoor rijdt over de Ceintuurbaan richting de Amstel waar ook de toekomstige fietsstraat beoogd is.
- Naar verwachting blijft de Stadhouderskade / Hobbemakade ook in het toekomstige Beleidskader Verkeersnetten belangrijk als corridor. De Hobbemakade vooral om het autoverkeer richting de A10 te sturen en bij voorkeur niet richting de Stadhouderskade. Echter, op dit moment wordt in het huidige Beleidskader Verkeersnetten (toetsingskader)

niet vermeld dat de afslag-beweging vanaf de Roelof Hartstraat richting centrum (via de Hobbemakade) tegen dit beleid ingaat.

Alternatieven:

Diverse scenarios zijn onderzocht waaronder een profiel van de fietsstraat in wording met behoud van de linksafrichtingen voor autoverkeer. Deze scenarios leveren een rommelig ruimtelijk beeld, ongeloofwaardige verkeersregelingen of een verslechtering van de verkeersveiligheid. Er is geen geschikt alternatief. Enige andere optie is dat de huidige situatie grotendeels behouden blijft:

- De fietsstraat in wording wordt dan aangelegd met een ontwerp waarbij de voorsorteerstroken voor links afslaan op de Roelof Hartstraat richting de J.M. Coenenstraat en richting de Hobbemakade in stand blijven. De fietsstroken op de rijbaan moeten dan al ver voor de kruisingen weer worden teruggeleid naar het smalle fietspad achter de bestaande bomen. Dit geeft een gefragmenteerd ruimtelijk en onduidelijk verkeersbeeld. Er is dan ook geen extra ruimte voor voetgangers.
- Als de huidige situatie behouden blijft, wordt gekozen voor meer ruimte voor de auto. Dit is tegenstrijdig met de ambities van de stad. Als voorbeeld het Beleidskader Verkeersnetten: Fiets en OV zijn plusnet op deze locatie en de auto basisnet. De ruimte voor fietsers en voetgangers voldoet dan niet.
- Omvorming naar een volledige fietsstraat (in de toekomst bij minder autoverkeer) vraagt meer investering dan wanneer nu de fietsstraat in wording wordt aangelegd.

Ad 3) In te stemmen met Participatieplan Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein Fietsstraat in wording met als belangrijkste punt dat de participatie is ingekaderd. De onder punt 2 genoemde ontwerpuitgangspunten zijn vastgesteld. Vraag die in de participatie voorligt is hoe deze zo goed mogelijk kunnen worden uitgewerkt.

Herindeling van de straat voor de fietsstraat in wording is vooral een verkeerskundig ontwerp van een doorgaande weg. Dit kan niet plaatsvinden zonder eindregie van de gemeente. Beleidskaders en de beperkte beschikbare fysieke ruimte, zorgen er voor dat de gemeente een doorslaggevende stem moet hebben om te komen tot een leefbare en verkeersveilige situatie. Voor de participatie staat het ophalen van knelpunten en kansen centraal. Doel is informeren, luisteren en het in beeld brengen van alle belangen. Dit wordt gedaan door met verschillende in- en externe partijen in gesprek te gaan. Voor de fietsstraat in wording en het benodigde opheffen van de linksafrichtingen voor autoverkeer wordt niet expliciet gevraagd om mee te beslissen of mee te ontwerpen. Er zijn namelijk geen goede alternatieven.

Wel wordt in vervolgfases expliciet advies gevraagd aan de stakeholders voor het verbeteren van de plannen voor verschillende themas zoals: Fiets- en autoparkeren, groen, afval, toegankelijkheid, laden/lossen/logistiek, verblijven/rusten. Er wordt grote waarde gehecht aan de mening en stem van bewoners en ondernemers om mee te nemen bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten.

Advies en afstemming

1. Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (OR en M) in aanwezigheid Fietsersbond: positief advies
2. Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA): Positief advies mits deelconflicten in het ontwerp zijn op te heffen door in de VRI-regeling snelverkeer en langzaam verkeer te scheiden in tijd.
3. Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA): Negatief advies op het opheffen van de linksafrichtingen voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade in verband met behoud Robuustheid autonetwerk (zie onderbouwing bij beslispunt 2)

4. VRA: positief advies
5. V en OR Ruimteregie: Positief advies op herbestemmen van 33 autoparkeerplekken.

Duurzaamheid

Klimaatneutrale stad: minder uitstoot van (broeikas)gassen door de aanleg van een fietsstraat in wording welke is voorbereid op een autoluwe situatie met minder uitstoot tot gevolg. Verder wordt gebruik gemaakt van stadsbrede samenwerkingsovereenkomsten (SOK). De SOK-aannemer is verplicht om per kwartaal ten minste twee Nadere Overeenkomsten door te rekenen middels de emissietool die de gemeente Amsterdam in samenwerking met TNO heeft ontwikkeld. De gegevens worden gebruikt om de prestaties voor de doelstellingen Klimaatneutraal 2030 en Uitstootvrij 2025 richting bestuur te verantwoorden.
Een groenere en meer biodiverse stad. Er wordt ruimte gemaakt voor meer groen en biodiversiteit door het herbestemmen van autoparkeerplekken.
Circulaire stad: Verminderen en hergebruik van materialen waarbij opdrachtgever en (SOK) aannemer zich inspannen om zoveel mogelijk vrijkomende bestratings- en of overige materialen hoogwaardig lokaal of op een ander werk, al dan niet na tussentijdse opslag, her te gebruiken.
Klimaatbestendige stad: beter voorbereid op extreme hitte, droogte en neerslag en overstromingsrisicos door verbeteren van de groeiplaatsen van bomen, aanleg van meer groen en onderzoek naar de aanleg van regenbestendige maatregelen (zoals waterbergende wegfundering).
Klimaatrechtvaardige stad: rekening houden met de gevolgen voor mensen in een kwetsbare positie door bijvoorbeeld de locaties van extra groen in samenspraak met bewoners in te richten, de mogelijkheden voor verblijven te verbeteren en schaduwplekken te behouden en te verbeteren.

Participatie

Omdat verkeerstechnische aspecten bij de herinrichting tot de fietsstraat in wording het zwaartepunt vormen wordt de participatie beperkt gehouden. Doel is informeren en luisteren. Dit wordt vooral gedaan door met verschillende in- en externe partijen in gesprek te gaan. In het bijgevoegde participatieplan staat het ophalen van de knelpunten en kansen hierbij centraal. Voor het omvormen van het profiel naar de fietsstraat in wording wordt niet expliciet gevraagd om mee te beslissen of mee te ontwerpen. De beschikbare ruimte op straat is beperkt. Er zijn geen goede alternatieven. De huidige vrij liggende fietspaden zijn te smal voor de vele fietsers. Deze kunnen niet worden verbreed. Dit zou ten koste gaan van bomen en de ruimte voor voetgangers.

Financiële onderbouwing

Consequenties gedekt? Nee. Zie verder overige toelichting.

Overige toelichting:
De raming van het verkeerskundig schetsontwerp komt uit op een bedrag van circa 6 miljoen excl. BTW en object overstijgende risicoreserveringen. Het budget moet worden gedekt vanuit programma Stadsverbetering en een bijdrage van VRA voor het toegankelijk maken van tramhaltes, de fietsstraat in wording en een geloofwaardige 30 km inrichting. Er is momenteel een bedrag van 2,5 miljoen gereserveerd vanuit het programma stadsverbetering. Bij besluit over het voorkeursontwerp bij de Nota van Uitgangspunten volgt een onderbouwing van de geraamde kosten inclusief aanvullende budgetaanvraag Stadsverbetering. De aanleg van de Tweede fietsring is hoofddoel van de VRA. Er wordt een voorstel opgesteld om vooruitlopend op de subsidie beschikking tot een intentieverklaring te komen voor de financiële bijdrage vanuit de VRA.

Conclusie:
De benodigde kosten voor een herinrichting tot een fietsstraat in wording, een goed (voor voetgangers) toegankelijke en klimaatbestendige inrichting zijn nog niet gedekt. Er is aanvullend budget nodig vanuit programma stadsverbetering en VRA.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De omgeving en betrokken partijen worden via een nieuwsbericht geïnformeerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de reguliere gemeentelijke communicatiemiddelen.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-057462	Stadsdeel Zuid Voordracht (pdf)
AD2025-057473	2025-08-27_Schematische Weergave Fietsstraat in wording.docx (msw12)
AD2025-057474	20250508_RoelofHartstraat-plein_VerkeerskundigSchetsontwerp_concept_.pdf (pdf)
AD2025-057475	2025-09-17_ParticipatieplanRoelofHartstraat-enPlein_DB.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord