Project Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein:

Verslag en vraag en antwoord (Q+A) van buurtbijeenkomsten 17 november 2025 en 2 maart 2026_versie 19 oktober 2026

Op 17 november 2025 en 2 maart zijn er informatie-/ en ontwerpbijeenkomsten georganiseerd voor de herinrichting Roelof Hartstraat en -plein: Er komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Fietsers krijgen een brede strook op de rijbaan in plaats van de huidige smalle fietspaden. Naar aanleiding van de bijeenkomsten heeft de gemeente reacties uit de buurt ontvangen. Deze zijn samengevat per onderwerp en waar mogelijk voorzien van een antwoord van de gemeente. Betreft op hoofdlijnen de onderwerpen:

1. VERKEERSEFFECTEN OPHEFFEN LINKSAFFERS VOOR AUTOVERKEER
2. OVERIGE REACTIES AUTOVERKEER
3. PARKEREN/ LADEN EN LOSSEN
4. FIETSERS EN VOETGANGERS
5. INRICHTING RUIMTE NAAST DE RIJBANEN
6. ROELOFHARTPLEIN PLANTSOEN, GROEN, BOMEN, TRAFO EN AFVALINZAMELING
7. DIVERSE REACTIES

Het document is zorgvuldig opgesteld. Staat uw reactie er toch niet bij of wilt u een nadere toelichting? Laat het ons weten via l.blom@amsterdam.nl dan voegen we het toe. Van de bijeenkomst van 17 november 2025 is eerder een verslag gemaakt. Dit is in dit document gebundeld met de reacties van maart 2026. Eerder opgestelde antwoorden van de gemeente zijn hierbij in een aantal gevallen geactualiseerd.

1	VERKEERSEFFECTEN OPHEFFEN VAN LINKSAFFERS VOOR AUTOVERKEER	Antwoord
	Veel bewoners uit de Harmoniehofbuurt zijn positief over het ontwerp van de 'fietsstraat in wording' maar dan wel met behoud van de linksaffers voor autoverkeer. Kan de fietsstraat in wording worden gemaakt met behoud van de linksaffer richting de Joh. M. Coenenstraat, dus met 2 rijstroken?	Nee. Voor twee rijstroken en een strook voor fietsers is er onvoldoende ruimte. Dit zou ten koste gaan van bomen. De rijbanen zijn 3,25 meter breed in de huidige situatie. Voor auto en fiets samen is 4,5 meter nodig. De tramhalte wordt ook nog iets breder voor mindervaliden.
	Komt er meer (sluip)verkeer in de Harmoniehofbuurt wanneer de linksafrichting vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat wordt opgeheven?	Op het drukste uur rijden in de huidige situatie circa 70 voertuigen via de linksaffer vanaf het Roelof Hartplein naar de Joh. M. Coenenstraat. Ongeveer 70% van dit verkeer heeft bestemming Minervabuurt-Noord, Minervabuurt-Zuid en omgeving De Lairessestraat. We verwachten dat dit verkeer na het opheffen van de linksaffer via de Hobbemakade/Apollolaan en de Van Baerlestraat gaat rijden. De overige 30% van het huidige verkeer rijdt naar de omgeving nabij de Joh. M. Coenenstraat. Dit aandeel gaat mogelijk via buurtstraten rijden (waaronder Harmoniehof). Het kan ook zijn dat dit verkeer de route Apollolaan ook sneller en comfortabeler vindt. De inschatting van de gemeente is dat maximaal 30% te verantwoorden is. Het betreft circa 20 auto's in het drukste uur.

		Bij vergelijkbare situaties of wanneer een straat is afgesloten door werkzaamheden treedt ook gewenning op. Men neemt dan toch vaak een andere hoofdroute omdat dit sneller is dan een route door buurtstraten, ook al is deze route langer.
	Zijn er maatregelen mogelijk om (sluip)verkeer in de Harmoniehofbuurt te voorkomen?	We onderzoeken of er kleine ingrepen mogelijk zijn om sluipverkeer te voorkomen, zoals het omdraaien van een rijrichting. Dit is nader toegelicht tijdens de informatie-/ ontwerpbijeenkomst en werken we samen met de buurt verder uit.
	Mogen taxi's straks wel linksaf slaan richting de Joh. M. Coenenstraat zodat die niet door de buurt gaan rijden?	Hiervoor volgen we het beleid. Op dit moment is het uitgangspunt dat taxi's deze mogelijkheid behouden. Taxi's rijden mee met de tram op de trambaan.
	De stad bestaat bij de gratie van bedrijvigheid. Opheffen van linksafrichtingen voor autoverkeer belemmert dat.	Het wordt drukker. Er is meer ruimte nodig voor alle verkeerstromen anders loopt de stad vast. Ondernemingen en instellingen hebben hier ook baat bij en blijven goed bereikbaar, gedeeltelijk wel via andere routes.
	Neemt het autoverkeer op de Hobbemakade Zuid toe door het opheffen van de linksaffers voor autoverkeer?	Opheffen van linksafstroken heeft tot gevolg dat het drukker wordt op de Hobbemakade Zuid. Verkeer wat nu vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaat naar de Hobbemakade/Stadhouderskade komt voornamelijk uit de Joh. M. Coenenstraat. Dit verkeer zal grotendeels via de Hobbemakade Zuid al eerder naar noorden rijden in de voorgestelde situatie. Vanaf de Roelof Hartstraat (uit de richting de Van Baerlestraat) is het de verwachting dat er in de nieuwe situatie niet veel extra verkeer rechtsaf slaat naar de Hobbemakade Zuid. Verder verwachten we dat een deel van het verkeer dat nu tussen Hobbemakade Noord en de Joh. M. Coenenstraat rijdt, via Hobbemakade Zuid gaat rijden. Het gaat dan in totaal om ongeveer de helft van het verkeer dat nu gebruik maakt van de linksaffers. Dat is een toename van 75 auto's per uur naar het zuiden en 60 naar het noorden in de avondspits. De Hobbemakade is op dit moment al een hoofdroute voor autoverkeer (Plusnet auto) en beleidsmatig daarop ingericht.
	Wat zijn de relatieve cijfers, hoeveel % stijging van autoverkeer op de Hobbemakade ten opzichte van de huidige situatie? Hoeveel auto's rijden er nu?	In het ontwerp is er sprake van het opheffen van twee linksafrichtingen: A. Vanuit Roelof Hartstraat naar Hobbemakade noord(A) B. Vanuit Roelof Hartstraat naar Joh.M.Coenenstraat(B) Verkeer dat nu rijdt op de linksaffer naar de Hobbemakade (A) zal bij het opheffen grotendeels via Hobbemakade zuid rijden in noordelijke richting. Verkeer dat nu rijdt op de linksaffer naar Joh.M.Coenenstraat (B) zal bij het opheffen grotendeels via Hobbemakade zuid rijden in zuidelijke richting. Gevolg: het verkeer op de Hobbemakade zuid neemt met 8% toe. In een avondspitsuur zijn dit +75 voertuigen zuidwaarts en +60 voertuigen noordwaarts.

		De Hobbemakade is Plusnet Auto en beleidsmatig en fysiek ingericht voor deze intensiteit. Voornemen is verder dat ook de bewegwijzering wordt aangepast op de Roelof Hartstraat voor verkeer uit noordelijke richting zodat het verkeer al eerder (via Roelof Hartplein/ Joh. M. Coenenstraat) naar de ring (s108) wordt geleid. In de huidige situatie wordt het verkeer via de Hobbemakade naar S108 geleid.
	Ik heb geschouwd en geteld dat er nu circa 3 auto's per stoplichtronde vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaan bij de Hobbemakade. Hoe kan het dat de gemeente verwacht dat er een stijging is van 20 auto's in het drukste uur op de route Gabriel Metsustraat wanneer deze linkafrichting wordt opgeheven?	Het meeste verkeer dat nu linksaf slaat vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade komt uit de richting Joh. M. Coenenstraat. Dit verkeer zal in de nieuwe situatie al eerder een andere route kiezen. Verder wordt de route Gabriel Metsustraat ook nu al gebruikt als route naar de Hobbemakade door verkeer uit de richting Van Baerlestraat. Dit is de kortste weg.
	Bewoners op de Hobbemakade (tussen Roelof Hartstraat en Gerard Terborgstaat) melden dat er nu al veel geluidshinder en een gevoel van onveiligheid is van snel optrekkende voertuigen. Zijn er ingrepen mogelijk om de overlast te beperken, bijvoorbeeld met handhaving of verkeersdrempels?	De Hobbemakade is een drukke hoofdroute (Plusnet auto) en beleidsmatig daar ook op ingericht. We geven dit signaal door aan programma Verkeersveiligheid van de gemeente. We onderzoeken of er snelheid remmende maatregelen kunnen worden genomen. Dit maakt echter geen deel uit van dit project.
	Waarom wordt de linksaffer naar de Hobbemakade opgeheven? Ook met één rijbaan kun je op de Roelof Hartsstraat prima de linksafrichting combineren met doorgaand autoverkeer. De situatie (met tram) is dan vergelijkbaar met de situatie op de van Baerlestraat vanuit de parkeergarage bij het Concertgebouw.	De linksafrichting en doorgaand verkeer op één rijbaan is mogelijk maar ongunstig voor wachtrijvorming, veiligheid en doorstroming voor de tram. Het verkeerslicht voor autoverkeer mag wanneer de linksaffer in stand blijft niet tegelijk groen zijn met de tram/taxi-richting (net als bij het Concertgebouw). Dat komt omdat de tram op snelheid aankomt. Dit houdt in dat de auto langer moet wachten en dat wachtrijen langer zullen zijn. Dit is niet problematisch, maar vooral oncomfortabel voor fietsverkeer op de Roelof Hartstraat vanwege een langere wachttijd. De rij is langer omdat het licht minder groen krijgt en omdat er iets meer verkeer op de rijbaan aanwezig is ten opzichte van een linksaf verbod. Autoverkeer is net als bij het Concertgebouwplein dan in deelconflict met auto/fiets/voetganger vanuit de richting Ceintuurbaan. Dit is op meer plekken in de stad het geval maar voor de verkeersveiligheid ongewenst. Linksafslaand autoverkeer dat wacht tot er ruimte is in de fietsersstroom staat verder stil op de trambaan. Dit belemmert de doorstroming van de tram (net als bij het Concertgebouw). Het licht voor de tram kan al naar wit gaan terwijl de auto nog steeds op het kruispunt wacht tot er ruimte is in de fietsersstroom om door te kunnen rijden. Het verschil met de situatie bij het Concertgebouw is verder dat er een alternatieve route is voor autoverkeer wanneer de linksaffer op de Roelof Hartstraat wordt opgeheven. Een groot deel van het huidige verkeer dat nu op de Roelof Hartstraat linksaf gaat naar de

		Hobbemakade komt namelijk uit de richting Joh. M. Coenenstraat. Dit verkeer zal grotendeels al eerder een andere route kiezen en via Hobbemakade Zuid gaan rijden. Het instandhouden van de linksaffer is ook minder passend bij de omgevingsvisie 2050. Hierin wordt voorgesteld om het doorgaande autoverkeer af te wikkelen via de ring en niet via de Stadshouderskade te laten rijden.
	Leidt het opheffen van de linksaffers tot meer (sluip)verkeer door de Johannes Vermeerbuurt en Duivelseiland: de route Gabriel Metssustraat – Johannes Vermeerstraat – Ruysdaelstraat? We hebben zorgen over extra verkeer op deze route. Het is daar smal. Er rijden ook veel fietsers. Bussen rijden de fietsers nu al klem.	De verkeersstroom die vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaat naar de Hobbemakade komt nu vooral uit de Joh. M. Coenenstraat. We verwachten dat dit verkeer straks grotendeels via Hobbemakade Zuid al eerder naar het noorden rijdt. Vanuit de richting Van Baerlestraat is het de verwachting dat er niet veel autoverkeer bij komt op de route Gabriel Metsusstraat als de linksaffer bij de Hobbemakade wordt opgeheven. Het zijn circa 20 auto's extra per uur op de drukste momenten van de dag. Dit komt doordat het verkeer ook nu al via deze route naar de Hobbemakade rijdt. Dat is de kortste/snelste route. Verder is het uitgangspunt dat we onderzoeken of er een verbod voor touringcars kan worden ingesteld op deze route.
	Komt er straks meer sluipverkeer in de Frans van Mierisstraat?	Om van het Roelof Hartplein naar de Frans van Mierisstraat te rijden moet je de trambaan kruisen. Dat is niet de bedoeling maar zal in de praktijk wel voorkomen. Door het opheffen van de linksafrichting naar de Joh. M. Coenenstraat zal autoverkeer met bestemming Minervabuurt en de De Lairessestraat een andere route kiezen. De Frans van Mierisstraat is geen logische route voor dit verkeer. Er zou wel meer buurtverkeer via de Frans van Mierisstraat kunnen rijden. Verkeer dat eerst via Joh. M. Coenenstraat en Jacob Obrechtplein op zoek is naar een parkeerplek. Dit verkeer kan nu via de van Frans van Mierisstraat gaan rijden. We verwachten dat dit maximaal 10% van het autoverkeer is wat in de huidige situatie linksaf slaat vanaf het Roelof Hartplein naar de Joh. M. Coenenstraat. Dit zijn circa 15 auto's in een spitsuur. Een deel van dit verkeer zal via de Apollolaan al eerder een andere route kiezen en een deel gaat (mogelijk) via van Frans van Mierisstraat rijden.
	Waarom is niet gekeken naar de mogelijkheden voor het beperken van sluipverkeer in Duivelseiland. Dat is in het verslag van november 2025 nog niet benoemd. Bewoners van Duivelseiland hebben ook zorgen over sluipverkeer. Er is nu alleen maar gekeken naar de route Gabriel Metssusstraat-Johannes Vermeerstraat- Ruysdaelstraat. Kom een keer apart met de bewoners van Duivelseiland praten over de mogelijkheden voor het veranderen van rijrichtingen.	We zullen samen met deze bewoners onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor het veranderen van rijrichtingen. Op de bewonersavond in maart 2026 is bijvoorbeeld al met verschillende bewoners over buurtfilters gesproken op de Ruysdaelstraat en bij het Joh. Vermeerplein. Dit maakt geen deel uit van het project maar zal door de gemeente binnen een ander project in de toekomst worden voortgezet.

	Hoe verhoudt het opheffen van de linksaf richting naar de Hobbemakade zich tot het Openbare ruimteplan Museumplein? Hierin wordt juist gesproken over een autoluwe Johannes Vermeerbuurt. Bewoners willen dat de buurten autoluw en fietsvriendelijk worden. De leefbaarheid in deze buurt staat al onder druk. Er zijn ook veel laad-los bewegingen van ondernemingen.	In de ideeën die er nu zijn voor het Openbare ruimte plan Museumplein blijft de mogelijkheid voor auto's om vanaf de Van Baerlestraat via de Gabriel Metsusstraat, de Johannes Vermeerstraat en de Ruysdaelstraat naar de Hobbemakade te rijden. Deze route is namelijk belangrijk voor de bereikbaarheid van de buurt en de ondernemers. Er zijn weinig goede alternatieven. Het openbare ruimte plan voor de Johannes Vermeerbuurt richt zich verder meer op het ontoegankelijk maken van de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de buurt. Dit wordt in samenspraak met de buurt nader uitgewerkt op een nog nader te bepalen moment. Het is geen onderdeel van project Roelof Hartsstraat maar tussen beide projecten wordt afgestemd.
	Kunnen buurtstraten zoals de Gabriel Metsusstraat, Pieter Basstraat en Harmoniehof alleen toegankelijk worden voor bewoners met kentekenherkenning / verzonken palen (VEZIP).	Nee. Verzonken palen (VEZIP) worden in Amsterdam zo weinig mogelijk toegepast en meestal alleen in het oude centrum of winkelgebieden. De ervaring is dat deze palen vaak tot problemen en hoge kosten leiden. Beperkte toegang is lastig, straten moeten ook bereikbaar zijn voor pakketbezorgers, zorgdiensten, onderhoud, verhuizers, bezoekers etc. De palen zijn ook schadegevoelig.
	We verwachten dat er in de nieuwe situatie extra Verkeer voor Wildschut langs gaat rijden. Dit verkeer gaat dan verder tegen de rijrichting in op de Cornelis Antoniszstraat. Dit gebeurt nu al vaak. De rijrichting is op deze plek in het verleden omgedraaid (voor wegwerkzaamheden) maar men houdt zicht er niet aan. Waarom is dit nooit meer teruggedraaid?	We onderzoeken dit signaal en mogelijke verbeteringen.
	Hoe kun je in de toekomst naar de Joh. M. Coenenstraat rijden wanneer de linksaffer voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartsstraat er niet meer is.	Men kan vanuit zuidelijke richtingen via de Hobbemakade en de Apollolaan naar de Joh. M. Coenenstraat rijden. Bewoners en instellingen aan de noordzijde van de Joh. M. Coenenstraat (zoals buurthuis de Coenen op huisnr. 4) zijn bereikbaar vanuit de richting Van Baerlestraat. Vanaf de Van Baerlestraat blijft het in de nieuwe situatie mogelijk om rechtsaf te slaan naar de Joh. M. Coenenstraat.
	Wanneer auto's niet meer via het Roelof Hartplein naar de Joh. M. Coenenstraat kunnen rijden zal er meer druk komen op de Jacob Obrechtstraat als alternatieve route. Dit is ongewenst gezien de scholen en de kinderen daar.	Verkeer uit de noordelijke richting (Van Baerlestraat) kan in de nieuwe situatie ook nog op het Roelof Hartplein rechtsaf richting de Joh. M. Coenenstraat. De Jacob Obrechtstraat wordt daarom naar verwachting niet als alternatieve route gebruikt.
	Hoe kun je nog naar Duivelseiland rijden vanuit de richting van Van Baerlestraat wanneer de linksaffer naar de Hobbemakade is opgeheven.	Vanuit de richting Van Baerlestraat kan bij de kruising Concertgebouwplein de keus worden gemaakt om via de Gabriel Metsusstraat en Johannes Vermeerstraat naar Duivelseiland te rijden.
	Denk vanuit een goed stedenbouwkundig plan: Het omgevingsvisie 2050 verhaal, niet meer van oost naar west door de stad heen. De 'lussenstructuur' is prima.	Het opheffen van de linksaffer richting de Hobbemakade sluit hierbij aan. In het nieuwe voorstel wordt het verkeer afgewikkeld via de ring en niet meer via de Stadhouderskade.

	Er zijn op dit moment al opstoppingen (met luid getoeter en overlast) op de Roelof Hartstraat bij de Hobbemakade. Dit belemmert het doorgaande verkeer. Wordt dat straks nog erger?	Voor de doorstroming van autoverkeer zijn de Hobbemakade en de Apollolaan belangrijker. De Roelof Hartstraat is geen Plusnet of Hoofnet auto en heeft geen corridorfunctie. In het nieuwe voorstel is het de verwachting dat de wachtrij op de Roelof Hartstraat voor de stoplichten van de Hobbemakade afneemt.
	Kan de linksaf richting naar de Hobbemakade op de trambaan behouden worden door het stoplicht (VRI) slim af te stellen zodat auto's voordat er een tram aankomt al weg zijn.	Dat levert niet de beste situatie op voor het kruispunt. Om te zorgen dat autoverkeer van de trambaan is zodra er een tram komt moet de tegenrichting (vanaf de Ceintuurbaan) rood licht krijgen om het autoverkeer weg te werken. Dit kan technisch, maar is nadelig voor tram/fiets/voetganger/auto in oost - west richting. Vandaar dat gekozen is voor het opheffen van deze linksafbeweging, dan is er veel tijd (en ruimte) vrij te maken voor het verkeer tussen Roelof Hartstraat en Ceintuurbaan.
	We verwachten een oliefantenpad/route voor autoverkeer dat toch (illegaal) linksaf gaat slaan vanaf Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade.	Op dit moment zijn er niet veel auto's die deze linksafbeweging maken. Het meeste verkeer kiest nu de route Gabriel Metssusstraat omdat dit de kortste route is. Het is mogelijk dat een enkeling toch illegale verkeersbewegingen gaat maken. De ervaring met andere vergelijkbare locaties in de stad is echter dat dit meevalt.
	Bij het hotel is het voetpad heel breed. Kan dat smaller worden gemaakt zodat er wel een linksafstrook richting de Joh. M. Coenenstraat mogelijk wordt.	In het huidige schetsontwerp is hiervoor geen ruimte. De Roelof Hartstraat is Plusnet voor voetgangers. Het profiel van de rijbaan schuift ook op richting de gevel omdat er ruimte nodig is voor beter toegankelijke (bredere) tramhaltes.
	Geen extra sluipverkeer in de omliggende straten van de Roelof Hartstraat / Cornelis Anthoniszstraat! Bewoner woont op hoek Cornelis Anthoniszstraat / Hobbemakade. De ramen kunnen nu al niet open vanwege de stank van uitlaatgassen. Het beroep dat nu al op de Hobbemakade wordt gedaan is groot, één lange file die staat te puffen voor het stoplicht bij de brug / Albert Cuypstraat. Wanneer dan ook nog de Cornelis Anthoniszstraat daarbij komt is dat heel naar. Het tast het woongenot aan.	We verwachten geen extra sluipverkeer in de Cornelis Anthoniszstraat. Ook in de huidige situatie rijden auto's vanaf het plein tegen de rijrichting in door de Cornelis Anthoniszstraat naar de Hobbemakade. We onderzoeken of er maatregelen kunnen worden genomen om deze (illegale) verkeersbeweging tegen te gaan.
2	**OVERIGE REACTIES AUTOVERKEER**	**Antwoord**
	Kan er een verbod voor touringcars worden ingesteld voor de route Gabriel Metssustraat – Johannes Vermeerstraat – Ruysdaelstraat? Hiervan is er veel overlast.	Ja waarschijnlijk wel. Dit wordt nader onderzocht. De bevoorrading van ondernemers moet dan wel mogelijk blijven.
	Auto's rijden te hard op de Gabriel Metsusstraat en Duivelseiland. Kan er in Duivelseiland een 15km/zone ingesteld worden?	We onderzoeken of er nog aanvullende snelheidsremmende maatregelen (drempels) mogelijk zijn. 15 km/zones passen bij een woonerf. Hieraan worden inrichtingseisen gesteld die niet aanwezig zijn op Duivelseiland. Zo mag er geen onderscheid zijn tussen rijlopers en voetpaden. Dit moet allemaal gelijkvloers zijn. Lange rechtstanden moeten worden voorkomen en nergens mag de voorrang geregeld zijn.
	Blijven er mogelijkheden om op het Roelof Hartplein een U-turn te maken voor verkeer vanuit de Van Baerlestraat.	Ja.

	Kunnen de blokken naast de trambaan verwijderd worden zodat autoverkeer, touringcars en fietsers meer ruimte hebben?	Het is belangrijk dat de tram goed kan doorrijden. We onderzoeken of de trambaan verhoogd kan worden aangelegd. Dan zijn blokken/richels niet nodig.
	Het autoverkeer uit de Roelof Hartstraat moet in de nieuwe situatie naar de Amstel en vandaar naar de Stadhouderskade. Hier staat nu al file. Dit geldt ook voor de andere route langs het Museumplein en richting de De Lairessestraat. De S100 als route is geen optie. Dan sta je eindeloos in de file. Dat is ook niet goed voor het milieu.	Al het verkeer uit de Roelof Hartstraat hoeft niet rechtdoor naar de Amstel maar kan in het nieuwe voorstel ook rechtsaf de Hobbemakade op (richting de ring) om van daaruit verder te gaan. De hoeveelheid autoverkeer dat uit de Roelof Hartstraat rijdt neemt naar verwachting in het nieuwe voorstel ook iets af. Verkeer wat op dit moment vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaat naar de Hobbemakade/Stadhouderskade komt voornamelijk uit de Joh. M. Coenenstraat. Dit verkeer zal grotendeels via Hobbemakade zuid al eerder naar het noorden rijden in de voorgestelde situatie.
	Er verdwijnen veel parkeerplekken. Rondrijden in kleine straatjes op zoek naar een parkeerplaats is niet goed voor het milieu en de leefbaarheid. Is er een milieueffect onderzoek gedaan voor het opheffen van linksaffers voor autoverkeer?	Nee. De parkeerdruk is ook nu al hoog in deze buurten. Het autoverkeer neemt in zijn geheel niet toe door het opheffen van de linksafrichtingen. Alle bestemmingen blijven bereikbaar, gedeeltelijk via andere routes. Naar verwachting neemt verder het aantal hybride/elektrische auto's nog toe met een positief milieueffect.
	De straat is 30 km/uur. Op de Roelof Hartstraat wordt nu harder gereden. Kunnen er flitspalen worden geplaatst?	Flitspalen worden geplaatst door het Openbaar Ministerie (OM) en niet door de gemeente. Het OM stelt vaak als eis dat de maximumsnelheid voldoende wordt afgedwongen met fysieke snelheid remmende maatregelen zoals drempels. Daarbij moet sprake zijn van een grote overschrijding van de snelheid en een ernstig ongevallenbeeld. Door het stellen van deze voorwaarden beoogt het OM haar flitspalen zo efficiënt mogelijk in te zetten met het grootste effect op de verkeersveiligheid. Vooralsnog is het OM terughoudend bij de inzet van flitspalen langs 30 km wegen en beperkt de inzet zich tot enkele experimenten. In het voorstel voor de nieuwe situatie is de inrichting van de straat meer passend bij een 30/km uur inrichting: met rood asfalt en drempels. De verwachting is dat er dan ook minder hard wordt gereden.
	Prachtig initiatief een fietsstraat op de Roelof Hartstraat. Mijn zorg: wordt straks ook gehandhaafd op te hard rijdende auto's? Op fietsstraten elders in de stad wordt namelijk ook te hard gereden.	Zie de bovenstaande reactie.
	Blijven er mogelijkheden om vanaf de Roelof Hartstraat vanuit de richting Van Baerlestraat naar de Pieter Baststraat te rijden over de trambaan. Wanneer dit niet mogelijk is moet men ver omrijden. De route via de Apollolaan is zeer filegevoelig.	Dit is op dit moment al niet mogelijk en dat blijft zo. De trambaan wordt naar verwachting ook verhoogd aangelegd waardoor deze niet legale verkeersbeweging moeilijker wordt.
	Blijven er mogelijkheden om op de Van Baerlestraat vanuit zuidelijke richting linksaf te slaan naar de Ruysdaelstraat.	Nee. Dit is alleen een fietsoversteek.
	Voorspellingen gedaan met het Verkeersmodel Amsterdam gelden alleen voor hoofdroutes. Geeft dit ook een beeld van hoe het verkeer gaat rijden in de kleine straten?	In sommige gevallen geeft het wel informatie over kleine straten. Op de route Gabriel Metsusstraat – Ruysdaelstraat bijvoorbeeld rijden volgens het Verkeermodel nu 1500-2000 auto's. Bij het onderzoek is verder niet alleen het Verkeersmodel Amsterdam gebruikt. Tomtom praktijkcijfers zijn ook ingezet. Daaruit is

		af te leiden dat het deel dat nu linksaf gaat bij de Hobbemakade grotendeels van de Joh. M. Coenenstraat komt. Wij trekken dan de conclusie dat de toename via de Gabriel Metsusstraat (als gevolg van het plan) niet heel groot kan zijn.
	Is er een rotonde of een tunnel (voor auto's/ fietsers of voetgangers) mogelijk op het Roelof Hartplein?	Een tunnel is meestal een te dure oplossing. Een grove inschatting is dat deze misschien wel 40 x meer kost dan het huidige voorstel. De tramsporen moeten dan ook wijzigen. Rotondes worden vaak alleen aangelegd als er geen goed alternatief is. Op deze locatie is er ook niet genoeg ruimte. De tramsporen op het Roelof Hartplein en de kop van de Van Baerlestraat zijn ook niet vervanging toe. Alleen de sporen in de Roelof Hartstraat worden vervangen.
	Kunnen de straten in Duivelseiland worden omgevormd naar 'alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer'.	Dit is niet gewenst omdat het minder flexibiliteit biedt voor bewoners en bezoekers. Door straten niet exclusief te maken is de bereikbaarheid van de buurt beter.
	School: Aandacht voor kruispunt Stadionweg/Apollolaan. Rechtsafslaand autoverkeer heeft nu al moeite vanwege de grote stroom fietsers die rechtdoor gaat. Is het mogelijk om de verkeersregeling hier aan te passen zodat auto's en fietsers niet tegelijk groen hebben.	We hebben de vraag uitgezet bij de gebiedsadviseur Verkeer van stadsdeel Zuid en onderzoeken de of er mogelijkheden zijn voor verbetering.
	School: De aparte trambaan zorgt er voor dat auto's op de rijbaan blijven wanneer er bijvoorbeeld vrachtauto's stil staan om te laden lossen. Wanneer de trambaan niet apart is hebben auto's en fietsers meer ruimte om langs deze vrachtauto's te rijden.	Dit kan de doorstroming voor de tram belemmeren. Roelof Hartstraat is Plusnet OV. De doorstroming voor de tram heeft prioriteit. Het aantal laad-losplekken langs de route wordt verder uitgebreid.
3	**PARKEREN EN LADEN/LOSSEN**	**Antwoord**
	Waar verdwijnen parkeerplaatsen?	Het gaat om circa 45 parkeerplaatsen. Er blijven voldoende plekken voor laden en lossen en speciale parkeerplaatsen, zoals plekken voor mindervaliden. Het betreft: - Alle plekken langs de Roelof Hartstraat en de kop van de Van Bearlestraat. - Enkele plekken nabij het plantsoen voor de nieuwe plek van afvalinzameling of het nieuwe elektriciteitshuisje. - Op de Joh. M. Coenenstraat worden circa 7 plekken aanvullend opgeheven. De tram krijgt hier een meer vrije baan. Hier staan nu deelauto's. Deze krijgen dan een nieuwe plek. - Circa 19 plekken rond het plantsoen. Hier kunnen extra plekken worden herbestemd voor meer groen en fietsparkeren wanneer de buurt dat wenst. Naar aanleiding van de informatie die we hebben opgehaald tijdens de bewonersbijeenkomsten is echter gebleken dat de buurt niet wenst dat er meer parkeerplaatsen worden opgeheven voor het vergroten van het plantsoen.
	Wat gebeurt er door het opheffen van parkeerplaatsen met de parkeerdruk?	De parkeerbalans voor Harmoniehofbuurt (zuidwestzijde van de Roelof Hartstraat) blijft positief door het verwachte effect van het verlagen van het vergunningenplafond. In

		Duivelseiland (noordoostzijde van de Roelof Hartstraat) is de druk nu al zeer hoog. Hier wordt de parkeerbalans ondanks het verlagen van het vergunningenplafond eerst negatief om rond 2031 (na uitvoering project) weer licht positief te worden.
	Blijft er voldoende mogelijkheid in de buurt om te rijden en parkeren voor mensen die slecht ter been zijn, voor zowel bewoners als bezoekers? Belangrijk dat deze groep niet wordt vergeten.	Zie de bovenstaande reactie. Verder is het uitgangspunt dat er in Duivelseiland nabij de Roelof Hartstraat een extra algemene (niet op kenteken) invalidenparkeerplaats komt.
	Verzoek om parkeerplaatsen te behouden. Er zijn parkeerplekken nodig voor ondernemers en hun bezoekers.	De ruimte op straat is schaars. Het is nodig dat er plekken worden herbestemd voor andere functies.
	Er kunnen toch nog prima parkeerplaatsen tussen de laad-losplekken komen?	Hiervoor is weinig ruimte. Op drukke uren hebben in-uitparkeerbewegingen over de fietsstrook ook geen voorkeur voor de verkeersveiligheid. Op een deel van de laad- en losplekken kan buiten de venstertijden (bijvoorbeeld in de avond) wel worden geparkeerd.
	Ik juich de fietsstraat toe maar wel met parkeerplaatsen. Verminder het autoverkeer op deze route door het moeilijker te maken voor ze. Laat ze bijvoorbeeld langer wachten bij het stoplicht. Dan is het ook niet onveilig (zoals de gemeente denkt) om het parkeren te handhaven langs de fietsstrook. 100% veiligheid krijg je toch nergens.	Voor het autoverkeer dat in de nieuwe situatie over Roelof Hartstraat rijdt geldt dat het een logische route is (bijvoorbeeld van de Ceintuurbaan naar de Van Baerlestraat). Dat verkeer zal zich niet laten ontmoedigen door een langere wachttijd. Of de wachttijd moet zeer lang zijn. Dat levert echter ook lange rijen met verkeer op dat voor niets staat te wachten en niet bijdraagt aan een leefbare buurt.
	Wanneer parkeerplaatsen op de Roelof Harstraat verdwijnen, verplaatst de parkeervraag naar de Pieter Baststraat omdat deze straat het dichtste bij ligt. De parkeerdruk is hier al hoog door de bedrijvigheid in de plint. Hoeveel parkeervergunningen zijn er verleend op de Roelof Hartstraat?	Er zijn 21 bedrijfsvergunningen en 45 bewonersvergunningen verleend op de Roelof Hartstraat. Er blijven laad- en losplekken op de Roelof Hartstraat. Een deel van deze plekken krijgt net als nu venstertijden (bijvoorbeeld van 07.00 tot 17.00) zodat parkeren in de avond mogelijk is.
	Is het mogelijk om algemene parkeerplekken (niet op kenteken) te maken voor mindervaliden op de Roelof Harstraat?	Uitgangspunt is dat er 2 plekken worden toegevoegd op of nabij de Roelof Hartstraat.
	Behoud laad- en losplekken voor ondernemers. Laden en lossen is nu soms moeilijk door het drukke fietspad dat tussen de laad-losplek en de stoep ligt.	Er blijven voldoende laad-losplekken. De locaties en venstertijden worden samen met de ondernemers bepaald. In de voorgestelde situatie is er meer ruimte en hoeft men hoeft bij het laden/lossen geen druk fietspad over te steken.
	Kan in Duivelseiland/Johannes Vermeerbuurt "alleen parkeren voor vergunninghouders" worden ingesteld?	In het huidige parkeerbeleid is dit niet mogelijk onder andere omdat: - Het huidige systeem van gemengd parkeren voor vergunninghouders en bezoekers biedt meer flexibiliteit voor bewoners en bezoekers. - Door parkeerplaatsen niet exclusief te maken kan de ruimte beter worden benut. Er staan geen parkeerplaatsen leeg. - Bezoekersvriendelijkheid: voor de buurt en ondernemers. - Sociale cohesie: een meer open parkeersysteem bevordert de interactie tussen bewoners en bezoekers. - De gemeente moet rekening houden met verschillende belangen en kan niet zomaar alle plekken voorbehouden aan vergunninghouders.

		- Het parkeerbeleid is onderdeel van een bredere strategie om het verkeer en parkeren in de stad te reguleren.
	Kunnen bewoners van Duivelseiland/Johannes Vermeerbuurt een parkeervergunning krijgen voor de Albert Cuypgarage?	Het gebied waarvan de vergunninghouders mogen parkeren in de garage wordt in het voorjaar van 2026 al uitgebreid. Vergunninghouders uit de gehele Oude Pijp krijgen dan toegang tot de garage. We verwachten dat de bezettingsgraad van de garage hierdoor hoog zal zijn en dat er geen ruimte is om het uitnodigingsgebied van de garage verder uit te breiden met bijvoorbeeld Duivelseiland.
	Kunnen bewoners van Duivelseiland op dit moment al met de vergunning in de Museumpleingarage parkeren.	Ja.
	Kunnen er in de Museumpleingarage meer parkeerplekken komen voor vergunninghouders/bewoners ter compensatie van de plekken die verdwijnen voor de herinrichting van de Roelof Hartstraat?	Nee. Er zijn momenteel geen mogelijkheden om meer parkeerplaatsen in de Museumpleingarage te huren. Deze garage is niet van de gemeente. Het is ook erg kostbaar voor de gemeente om daar parkeerplaatsen te huren.
	Hoe worden de 45 op te heffen parkeerplaatsen gecompenseerd voor de vergunninghouders?	Er zijn geen mogelijkheden voor compensatie. Hier is geen ruimte voor op straat.
	Waarom zijn er in Duivelseiland / Johannes Vermeerbuurt zoveel laadpalen? Deze worden niet gebruikt door buurtbewoners maar door andere partijen. Is er een laadduurbeperking mogelijk?	Vòòr april 2024 werden alleen laadpalen geplaatst op aanvraag van buurtbewoners. Hierna gebeurt dit ook op basis van data. Waar laadpunten veel gebruikt worden, komen meer laadpunten. Verder kan het lijken dat er in een straat meer oplaadplekken zijn dan elders. Dat komt omdat er niet veel geschikte plekken zijn. Op een locatie die wel geschikt is, worden dan een aantal laadpunten gemaakt. 8% van de plekken is nu een laadplek in Duivelseiland. Dat is aan de hoge kant. Dat komt omdat bewoners in deze buurt naar verwachting vaker over een elektrische/hybride auto beschikken. Een laadduurbeperking is op dit moment nog niet mogelijk. Samen met andere grote steden onderzoekt de gemeente of dit in de toekomst wel kan voor een efficiënter gebruik.
	Is er inspraak mogelijk tegen het opheffen van parkeerplaatsen?	Het omvormen van parkeerplaatsen wordt voor dit project opgenomen in de concept nota van uitgangspunten. Bewoners worden geraadpleegd over de concept nota van uitgangspunten. De reacties worden gebundeld en meegezonden naar het bestuur. Het bestuur stelt daarna de nota van uitgangspunten vast en weegt daarbij alle belangen mee. De inspraakmogelijkheden zijn beperkt omdat er weinig andere opties zijn.
	Ik woon in de Roelof Hartstraat maar parkeer altijd al prima in de Harmoniehof. Je kunt je auto daar nu al niet kwijt langs de straat en ook niet in Duivelseiland.	Ook in de nieuwe situatie blijft de parkeerbalans voor de Harmoniehofbuurt (zuidwestzijde van de Roelof Hartstraat) positief.
	We hebben geen bezwaar tegen het opheffen van parkeerplaatsen wanneer de ruimte ten goede komt aan fietsers.	De nieuwe inrichting is bedoeld voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
	Niet alles wordt slechter. Bewoner meldt dat 10 jaar geleden de parkeerdruk nog hoger was.	

	Is er straks door het verlagen van het vergunningen plafond nog een langere wachttijd? Het duurt nu heel lang voordat je een parkeervergunning krijgt. Dat kost veel geld omdat je dan op dure plekken moet parkeren. Niet ok. In Duivelseiland wonen veel jongeren. Ze hebben verhoudingsgewijs vaker en meer auto's.	Met een verlaging van het vergunningenplafond zijn er minder parkeervergunningen beschikbaar. Als de vraag naar vergunningen niet afneemt (of zelfs hoger wordt) dan kan wachttijd inderdaad toenemen. Verlagen van de vergunningenplafonds gebeurt niet specifiek voor dit project maar is beleid van de gemeente. De mogelijkheden voor parkeren worden minder in de meeste grote steden. Er zijn keuzes gemaakt. Meer ruimte voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, voetgangers, fietsers en groen.
	Waarom moeten er zoveel parkeerplekken rond het plantsoentje weg? Niet nodig.	Op de bewonersbijeenkomsten kwam naar voren dat de buurt niet wenst dat er maximaal plekken worden herbestemd ten bate van een groter plantsoen. Het aantal is daarom aangepast. Opheffen van parkeerplaatsen is wel nodig om ruimte te maken voor fietsparkeren en de mogelijke nieuwe locatie voor afvalinzameling.
4	**FIETSERS EN VOETGANGERS**	**Antwoord**
	Zijn de huidige fietspaden voldoende breed wanneer snelle fietsers (fastbikes) naar de rijbaan worden verplaatst en kunnen ze dan behouden blijven?	Nee. De huidige fietspaden zijn circa 1.80 meter breed. Dat is onvoldoende volgens de richtlijnen van de gemeente voor een drukke fietsroute. De discussie over de verkeersmix (van snelle en langzame fietsers) loopt nog. Het zou wel schelen wanneer een deel van de fietsers naar de rijbaan gaat maar dan nog zijn de huidige fietspaden te smal. We verwachten ook dat het aantal fietsers nog toeneemt in de komende jaren.
	Waar is de verwachte toename van 40-60% meer fietsverkeer op gebaseerd?	Dit is gebaseerd op een combinatie van stedelijke ontwikkelingen, voorspellingen uit het verkeersmodel en beleidsscenario's. De Uitvoeringsagenda Amsterdam Maakt Ruimte 2025–2026 noemt dat 50% een reëlere bovengrens is voor de hoofdroutes in Zuid. Meer informatie is te vinden in: • Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte (2023) • Uitvoeringsagenda 2025-2026 - Amsterdam maakt ruimte (2025) De groei hangt af van verschillende factoren. Met rond de 40% groei blijft de uitbreiding van de stad (IJburg, Zuidas, Havenstad) achter, waardoor minder nieuwe bewoners en forenzen de route zullen gebruiken. Ook als het autoluwe beleid beperkt blijft of als thuiswerken een blijvende gewoonte blijft, zal de groei beperkter uitvallen. Echter de verschuiving van auto naar fiets zet in Amsterdam naar verwachting door, bijvoorbeeld door strengere parkeernormen en meer verbeterde fietsroutes.
	Vrij liggende fietserpaden waren ooit een groot goed. Waarom vindt deze ingreep nu plaats? Voetgangers hebben voldoende ruimte, er zijn nauwelijks winkels.	Vrij liggende fietspaden zijn nog steeds een groot goed. De huidige fietspaden zijn echter hier te smal, oncomfortabel en onveilig. Ruimte voor bredere fietspaden is er niet. We hebben diverse signalen ontvangen van ondernemers en voetgangers dat ook de voetpaden vrij smal en te vol zijn.
	Kan er ook nu al een volledige 'fietsstraat' worden gemaakt in plaats van een 'fietsstraat in wording' met alleen een strook voor fietsers op de rijbaan. De straat is al 30km/uur.	Voor de aanleg van een fietsstraat is een 30 km/uur inrichting nodig maar ook weinig autoverkeer. Voor een volledige Amsterdamse fietsstraat zijn er bij voorkeur niet meer dan 5000 voertuigen per etmaal. Op dit moment rijden er nog te veel auto's op

		deze route. Daarom gaan we in eerste instantie uit van een brede strook voor fietsers op de rijbaan. Dit noemen we de 'fietsstraat in wording'. Door deze inrichting en andere aanpassingen in de stad neemt het autoverkeer naar verwachting in de toekomst nog wel iets af. De inrichting van de straat is dan alvast voorbereid op een volledige fietsstraat met rood asfalt. Zodra het kan, hoeven we alleen de markering van de fietsstrook te verwijderen.
	De Roelof Hartstraat is lang. Kan er een extra voetgangersoversteek in het midden van de straat komen? Er wonen in deze buurt veel ouderen.	Een extra oversteekplaats is ongewenst vanwege de trambaan. Trams hebben een lange remweg. Oversteekplaatsen over een trambaan worden daarom vaak uitsluitend ingericht bij verkeerslichten of haltes waar een tram toch moet stoppen. Aan beide zijden van de straat zijn er geregelde voetgangersoversteekplaatsen. De straat is lang maar de loopafstand naar een geregelde oversteekplaats is nooit langer dan 100 meter.
	Tussen het hotel en de OBA is de voetgangersoversteek levensgevaarlijk. Fietsers uit de richting Van Baerlestraat negeren het zebrapad. Er staan voor de OBA ook veel fietsers te wachten om over te steken. De fietsers uit de richting van Baerlestraat kunnen de voetgangers daarom ook niet zien.	In de voorgestelde situatie worden de oversteken overzichtelijker en ruimer.
	Bij de bocht Roelof Hartplein - Balthazar Floriszstraat is er nu een gevaarlijke situatie voor fietsers. Fietsers komend uit de Balthazar Floriszstraat willen soms (illegaal) via het trottoir de Roelof Hartstraat oversteken. Voor autoverkeer vanuit richting Roelof Hartplein is het aankomende fietsverkeer niet goed zichtbaar. De rijrichting is op dit deel van de Balthazar Floriszstraat (tussen plein en Pieter Basstraat) destijds omgedraaid ivm werkzaamheden aan de Hobbemakade. Kan dat weer worden teruggedraaid?	We onderzoeken of dit kan worden verbeterd.
	Verkeerslichten op de voetgangersoversteek Hobbemakade – Ceintuurbaan staan te kort afgesteld. Het oversteken voor voetgangers is te moeilijk.	Deze vraag is uitgezet bij de afdeling die over de verkeerslichten gaat. De oversteektijd voldoet aan de richtlijnen van Amsterdam. We onderzoeken of dit kan worden verbeterd door het maken van meer steunpunten of kortere oversteken.
	Kan de oversteektijd van het stoplicht bij de voetgangersoversteek verlengd worden bij huisnr. 50 – 430 richting Huize Lydia?	We gaan dit na bij de afdeling die over de verkeerslichten gaat.
	Kunnen fietspaden op dit traject ter hoogte van de Musea worden uitgevoerd met kleuren en verlichting? 'De nacht van Van Gogh' is met lichtkunst eerder verwerkt in een fietspad in een andere stad.	Een sympathiek idee. De fietspaden bij de Musea worden echter (nog) niet aangepast met dit project. Het werkgebied loopt vanaf de Hobbemakade tot aan de Van Baerlestraat (ter hoogte van de Ruysdaelstraat).
	De voetgangersroute vanaf tramhalte (lijn 5) naar tramhalte op de Roelof Hartstraat is levensgevaarlijk.	In het nieuwe voorstel worden alle oversteken verbeterd.
	Waarom is er meer ruimte nodig voor voetgangers en bredere stoepen? Er loopt bijna niemand daar langs de Roelof Hartstraat.	De trottoirs moeten ook goed toegankelijk zijn voor mindervaliden. Ze staan nu bijvoorbeeld soms vol met fietsen. Dit belemmert ook de bereikbaarheid van

		ondernemers. De Roelof Hartstraat is verder in het beleid Plusnet voor voetgangers. Dat zijn routes waarvan ook wordt verwacht dat ze drukker worden.
	Fietsers rijden het trottoir op. Waarom zijn er schuine banden of zelfs geen (verhoogde) stoepranden? Dit vergemakkelijkt het oprijden en veroorzaakt gevaarlijke situaties.	De laatste jaren worden er langs fietspaden vaak schuine banden aangelegd omdat er ook veel fietsongevallen waren door verhoogde randen. Daar stoten fietsers (als het druk is op het fietspad) soms met de trappers tegen aan.
	Stoepen moeten goed toegankelijk zijn voor ouderen wanneer ze het fietspad oversteken met bijvoorbeeld een rollator. Geen hoge randen maken.	De openbare ruimte zal overal goed toegankelijk worden gemaakt voor iedereen, ook voor ouderen met een rollator.
	Fietsers snijden bij de hoek Hobbemakade/Roelof Hartstraat (zuidzijde) de bocht af over het trottoir. Dit is gevaarlijk voor voetgangers.	In de nieuwe situatie komt hier meer ruimte voor fietsers en voetgangers waardoor dit probleem naar verwachting wordt opgelost.
	Fietsers snijden bij de hoek Joh. M. Coenenstraat /Roelof Hartplein (bij huize Lydia) de bocht af over het trottoir. Dit veroorzaakt veel overlast voor voetgangers.	In de nieuwe situatie komt hier meer ruimte voor fietsers en voetgangers waardoor dit probleem naar verwachting minder wordt.
	Fietser snijden op het Roelof Hartplein (de binnenbocht bij de bibliotheek richting Roelof Hartstraat) de bocht af over het trottoir. Kunnen er belemmeringen worden geplaatst om fietsers op het trottoir te voorkomen?	In de nieuwe situatie komt hier meer ruimte voor fietsers en voetgangers waardoor dit probleem naar verwachting wordt opgelost.
	Kan er voor het stukje nabij Huize Lydia een tweerichting fietspad komen?	Hier is niet voor gekozen omdat er weinig ruimte is. Het is mogelijk ook minder veilig. Het creëert namelijk (vrij onverwacht) een stukje 2-richtingen fietspad op een zeer druk en redelijk smal 1-richtingsfietspad. Dit kan alleen als het voetpad ter plaatse flink smaller wordt. Hiervoor wordt op dit moment niet gekozen.
	Het grootste probleem is het conflict tussen voetgangers en fietsers. Voetgangers delven hierbij het onderspit. Dit lijkt ook zo te zijn in de nieuwe plannen.	Het aantal fietsers in dit gebied is hoog. Met de nieuwe inrichting is er meer ruimte voor voetgangers.
	Hoe voorkom je dat fietsers tegen de rijrichting inrijden.	Een duidelijkere inrichting kan dit verbeteren maar fietsers in Amsterdam kunnen we nooit helemaal sturen.
	Er is een probleem tussen voetgangers en fietsers omdat het stoplicht niet aan de gevelkant van de zebra over het fietspad staat. Voetgangers moeten eerst het fietspad oversteken om op de knop van het stoplicht te drukken. Fietsers stoppen niet voor een zebra. Men komt niet door de stroom fietsers heen. Er zijn nergens stoplichten voor fietsers langs de Roelof Hartstraat. Dat is levensgevaarlijk voor voetgangers. Vooral voor ouderen. Fietsers moeten een rood stoplicht krijgen zodat voetgangers het fietspad over kunnen steken.	Dit is een gedragskwestie. Fietsers zijn verplicht om te stoppen maar doen dat niet altijd, ook niet met stoplichten. Vrijliggende fietspaden hebben bij zebra's vrijwel nergens verkeerslichten. De zebra zou voldoende moeten werken, maar dat is niet zo helaas. Het is een probleem waarvoor nog geen goede maatregel is. Als de fietser naast de automobilist fietst op een fietsstrook of aanliggend fietspad dan hebben ze vaak wel een licht bij de zebra. Dit wordt vaak iets minder genegeerd. Waar mogelijk wordt dit met het nieuwe ontwerp beter.
	Kunnen de knoppen (VRI) voor de VOP op veilige afstand van het fietspad worden gepositioneerd?	In de huidige situatie staan de drukknoppaaltjes voor voetgangers soms nabij of in de rijlijn van fietsers (zoals bij de bibliotheek) en er is ook weinig ruimte op het steunpunt voor voetgangers. Dit wordt in het nieuwe ontwerp beter.
	Zorg voor een veilige oversteek voor fietsers vanuit de Balthasar Floriszstraat.	In het ontwerp is een duidelijke route voor fietsers opgenomen vanaf de Roelof Hartstraat naar de Balthazar Floriszstraat/Cornelis Antoniszstraat. De niet legale huidige

	Er is nu een drukke sluiproute over de stoep langs de afvalcontainers naar de Roelof Hartstraat. Dit gebeurt omdat fietsers anders helemaal om het plantsoen heen moeten en dan kom je ook slecht uit bij het stoplicht vanwege de grote doorgaande fietsersstroom op de Roelof Hartstraat richting de Van Baerlestraat. In het schetsontwerp (17 november 2025) zien we nu wel soort 'bypass' bij het plantsoen maar fietsers zullen toch alsnog rechtdoor over de stoep gaan. Maak op deze locatie (nabij de afvalcontainers) een doorsteek voor fietsers voor de richting de Baltasar Floriszstraat. Voor fietsverkeer uit de richting Joh. M. Coenenstraat/Beethovenstraat is dit nog belangrijker. Op dit moment moet het fietsverkeer uit deze richting op het plein eerst invoegen tussen het fietsverkeer richting de Van Baerlestraat om vervolgens weer af te slaan naar het Roelof Hartplein / Baltasar Floriszstraat. Dit is een ramp.	route over de stoep wordt voorkomen door het plantsoen uit te breiden. Het plantsoen wordt iets groter, ook om meer water op te kunnen vangen van de straat. Fietsers die vanaf het Roelof Hartplein naar de De Pijp willen rijden dienen om dit parkje heen te rijden. Dit is ook nodig zodat we fietsers op een heldere en veilige manier naar en van de fietsoversteken op de kruising over het Roelof Hartplein kunnen leiden.
	Waarom kan er geen doorsteek voor het fietspad vanaf de Roelof Hartstraat naar de Cornelis Antoniszstraat/Balthasar Florisz komen? Iedereen fietst deze route. Het is de beste route vanaf de Roelof Hartstraat naar de Ferdinand Bolstraat.	Zie de bovenstaande reactie.
	Fietsers steken nu tegen de richting in over van de Roelof Hartstraat (bij het hotel) naar de bibliotheek. Dat is de kortste weg.	Zie de bovenstaande reactie.
	Laat overstekende fietsers vanuit de richting Joh. M. Coenenstraat/ OBA beter en veiliger invoegen op het doorgaande fietsverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar het plein door het plaatsen van haaientanden op het fietspad.	We maken extra ruimte voor fietsers in deze hoek waardoor interactie tussen invoegende en doorgaande fietsers zal waarschijnlijk soepeler verlopen. We werken nog nader uit of we aanvullend of bij wijze van proef deze suggestie kunnen toevoegen.
	Maak het fietspad langs het plantsoen breder zodat er meer opstelruimte is voor de fietserstroom uit de Joh. M. Coenenstraat die op de Roelof Hartstraat moet invoegen.	Het ontwerp is aangepast en het fietspad is breder gemaakt.
5	**INRICHTING VAN DE RUIMTE NAAST DE RIJBANEN**	**Antwoord**
	Een groene servicestrook/beplanting naast de rijbanen is overbodig. Deze parkeerplekken moeten behouden blijven voor ondernemers.	Bomen hebben betere groeiplaatsen nodig. Op sommige plekken is ook meer groen wenselijk om water op te vangen. Een deel van deze strook blijft ingericht voor laden en lossen. De venstertijden worden in overleg met ondernemers vastgesteld of we volgen het hiervoor vastgestelde beleid. In de avond is parkeren op de laad-losplaatsen in sommige gevallen wel mogelijk.
	Geen groenvakken aanleggen tussen de laad-losvakken langs de Roelof Hartstraat. Op de boomspiegels groeit niks, alleen wat onkruid. Er komt alleen maar zwerfvuil en hondenpoep in. Dat geeft een armoedig beeld.	Het aantal groenvakken in de ruimte tussen de rijbaan en de gevels is in het aangepaste ontwerp verminderd.
	Voor de bibliotheek en 'het Nieuwe Huis' is er veel wildfietsparkeren. Recente uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken is een succes. Houd dat vast.	Er komen meer fietsparkeerplaatsen in de Roelof Hartstraat en op het plein.
	Kunnen we ook meedenken over het groen voor Huize Lydia?	Dit groen hoort op dit moment niet bij het project van de gemeente. Liander heeft hier wel werkzaamheden voor het vervangen van leidingen. We onderzoeken of de

		projectgrens kan worden uitgebreid met dit stukje.
	Zijn er geveltuintjes mogelijk?	Dit verschilt per locatie. Het is belangrijk dat er genoeg doorloopruimte blijft voor voetgangers. U kunt een aanvraag indienen via de website van de gemeente via: Geveltuin aanvragen | Gemeente Amsterdam. Dan krijgt u een reactie of er bij uw woning een geveltuintje mogelijk is. Bestaande geveltuintjes blijven behouden of indien nodig in overleg met de bewoners aangepast.
	Verzoek meer bankjes langs de Roelof Hartstraat. De straat is lang. Er wonen in deze buurt veel ouderen. Ook nabij het plantsoen zijn er bankjes nodig, bij voorkeur in de schaduw.	Uitgangspunt is dat er een aantal bankjes komen in de straat en bij het plantsoen.
	We kunnen nu het plantsoen niet in want er staat er een hek omheen.	In het verleden heeft de buurt dit hek gevraagd om verschillende redenen. Dit blijft zo.
	Uitgang parkeergarage van het hotel (zuidzijde Roelof Hartstraat) vrij houden.	Alle uitgangen van woningen, bedrijven, garages blijven bereikbaar.
	Houd rekening met ondernemers (langs de hele straat), die moeten ruimte hebben om hun bedrijfsafval (glas, papier, restafval) aan te bieden.	Hier houden we rekening mee. Er moet plek zijn om de (rol) containers op een zodanige wijze aan de weg te plaatsen dat het verkeer, inclusief voetgangers, daarvan zo min mogelijk hinder ondervindt.' Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening Amsterdam 2023 | Lokale wet- en regelgeving.
	Meer fietsnietjes is niet nodig. Het hek rond het park functioneert prima voor fietsparkeren. Zet niet alles vol. Dat is geen oplossing voor het fietsparkeren. Het wordt een bende. De straat komt dan nog voller te staan met obstakels. Let bij het vergroten van boomspiegels op dat er geen fietsen in geplaatst kunnen worden.	Er is wel behoefte in de straat aan meer fietsparkeerplekken. In de voorgestelde situatie is er meer ruimte. Op de plek waar nu het fietspad ligt (tussen de bomen en de gevel) komt er ruimte vrij voor voetgangers en fietsparkeren. Mede naar aanleiding van de reacties van bewoners blijft er voldoende vrije ruimte op de stoepen.
	Geen nieuwe groenstroken maar behoud fietsnietjes nabij Roelof Hartstraat huisnr. 20. Er staan hier nu al veel dubbel geparkeerde fietsen.	Het ontwerp is aangepast. Op deze locatie blijven er veel fietsnietjes.
	Graag Ritterlantaarns plaatsen op de verbrede stoepen. Meer licht zorgt voor een verhoogd gevoel van veiligheid en deze lantaarns dragen ook bij aan de gewenste statige uitstraling van straat.	We zijn gebonden aan richtlijnen die voor geheel Amsterdam gelden. Deze staan beschreven in het handboek voor de openbare ruimte 'Puccini Rood': De Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld: Puccinimethode | Gemeente Amsterdam. Voor bepaalde delen (bijvoorbeeld het oude centrum) zijn er afwijkingen mogelijk. Verder wil de gemeente in drukke straten zo min mogelijk obstakels op voetpaden zetten zodat er vrije doorloopruimte is.
	Plaats vuilnisbakken die bestand zijn tegen de 'statiegeldproblematiek'.	We werken aan een oplossing voor dit probleem. Voor het type afvalbak volgen we de richtlijnen die voor Amsterdam gelden.
	Voldoende laad-en losplaatsen nodig langs de zuidzijde van Roelof Hartstraat Vanaf de Pieter Basstraat tot aan het plein. Er zijn daar diverse horecaondernemers en een bakker.	Er komen voldoende laad- en losplaatsen. De locatie en venstertijden worden in overleg met de ondernemers bepaald.
	Geen laad- en losplaatsen nodig aan het begin van de Roelof Hartstraat nabij de Hobbemakade. Zorg ervoor dat onze winkels goed zichtbaar blijven.	De locatie is aangepast en in samenspraak met de ondernemers bepaald.
	Behoud laad-losplaats op de Van Baerlestraat (oostzijde) nabij het Roelof Hartplein ivm laden-lossen voor horeca.	De locatie blijft behouden met een kleine aanpassing. Dit is in samenspraak met de ondernemers bepaald.

	Op het Roelof Hartplein (richting Cornelis Antoniszstraat) blokkeren busjes vaak de straat. Het is belangrijk dat hier een laad-los plaats komt.	De locatie wordt in samenspraak met de ondernemers bepaald.
	Zet fietsnietjes schuin in plaats van dwars.	Indien nodig worden fietsnietjes ook schuin geplaatst.
6	**ROELOFHARTPLEINPLANTSOEN, GROEN, BOMEN, TRAFO, AFVALINZAMELING**	**Antwoord**
	Welke bomen moeten worden gekapt? Worden ze elders vervangen?	De bomen maken deel uit van de Hoofdbomenstructuur van Amsterdam. Behoud van bomen is het uitgangspunt. Echter de conditie van veel van de bomen is matig tot slecht. Tegelijk met het onderzoek naar de conditie van de bomen is ook een Boom Effect Analyse (BEA) d.d. april 2026 uitgevoerd om de gevolgen van het nieuwe ontwerp te onderzoeken. Conclusie: - Kap en vervanging van 7 bomen en het verplaatsen van 2 bomen is nodig 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 te kappen 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 deze bomen bevinden zich gedeeltelijk onder deze parkeervakken. Voor het nieuwe profiel en de 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 en er wordt langs de weg een nieuw riool aangelegd om regenwater beter te kunnen afvoeren. Hierdoor wordt naar verwachting het wortelpakket van de bomen langs de Roelof Hartstraat dusdanig beschadigd dat duurzaam behoud van deze bomen niet mogelijk is. Dit hangt ook af van waar de wortels precies zitten. In de komende periode wordt met grondradartechnieken en proefkuilen de locatie van het wortelpakket nog nader onderzocht. We onderzoeken ook of er nog aanpassingen in het ontwerp mogelijk zijn om zoveel mogelijk bomen te behouden. De resultaten en de mogelijke aanpassingen in het ontwerp voor het behoud van zoveel mogelijk bomen worden meegenomen in de vervolgfase. Wanneer het nodig is dat er bomen worden gekapt, planten we nieuwe bomen terug in de straat.

	Vorig jaar zijn er een aantal bomen in het plantsoen met spoed gekapt vanwege iepziekte. Worden hiervoor nieuwe bomen terug geplant?	Ja.
	Scherm de containers meer af zodat er geen ruimte is om er vuil naast te zetten.	We onderzoeken of dit kan worden verbeterd.
	Kunnen er bankjes in/langs het plantsoen komen met opstaande leuningen om slapers (zwervers) te voorkomen?	Ja. Langs het plantsoen hebben seniorenbankjes met opstaande leuningen de voorkeur van de gemeente.
	Kunnen we meedenken over het parkje (ruimte binnen de hekken) op het Roelof Hartplein. Bewoners hebben hier ook eerder en plan voor gemaakt. Hier zou een mooi waterplein gemaakt kunnen worden.	Over het deel binnen de hekken zijn er al gesprekken tussen de buurtbewoners en gemeente geweest in de afgelopen jaren. Dit blijft op hoofdlijnen zoals het is. Het plantsoen wordt wel iets lager en indien mogelijk iets groter om bij hevige regen water op te kunnen vangen van de straat. In de fase van Nota van Uitgangspunten naar Definitief ontwerp wordt dit nader uitgewerkt met de buurt.
	Meer verblijfskwaliteit op het plein graag. Kan het parkje worden uitgebreid? Groenvoorziening (nabij Roelof Hartpleinpark) aaneensluitend groter maken met slechts één doorgang voor voetgangers om naar de voetgangersoversteek of de tramhalte te lopen. Niet allemaal kleine plantvakken maken maar een groot groenvak. De inrichting en het gebruik van het huidige plantsoen op het Roelof Hartplein is naar ieders zin, daar willen we niet aan tornen. De wens is dat het wordt uitgebreid met de ruimte die nu naast het hotel ligt. Het bestaande hek kan dan worden doorgetrokken en dit wordt een omheining voor het gehele nieuwe plantsoen. De stoeptegels gaan eruit, vergroening met gras, extra aanplant van één of twee bomen en aanleg van rhododendron-perkjes. De roep om meer buurtgroen, CO_2-reductie bij de kruising, extra hemelwateropvang en schaduw/verkoeling komen samen in dit plan. Het geeft de buurt ook nog eens een prachtig parkachtig aanzien. Het plein krijgt hiermee een duidelijke functie, geen verloedering meer van dit stukje plein, maar een oase van rust langs een drukke weg.	Het plantsoen is onderdeel geworden van het project. Uitgangspunt is dat hier ook ruimte wordt gezocht voor het opvangen van regenwater. Zie verder de bovenstaande reactie.
	Kan er een hek komen rond het hele plantsoen? Anders gaan ze er doorheen fietsen. Bestaande bomen bij het hotel ook binnen de hekken plaatsen. Maak hier gras. Beplanting wordt niks.	Uitgangspunt is dat wordt voorkomen dat men er doorheen fietst. Dit kan met een hek maar bijvoorbeeld ook met bankjes etc. Dit wordt in een latere fase uitgewerkt. De ruimte bij het hotel is privéterrein waar de gemeente niet over gaat.
	In het verleden is er door de gemeente toegezegd dat het uitbreiden parkje in het project zou worden opgenomen wanneer er groot onderhoud wordt uitgevoerd.	Mede naar aanleiding van de wensen van de buurt is het plantsoen onderdeel geworden van het project. Uitgangspunt is ook dat met het uitbreiden van het groen de overlast van fietsers op de stoep wordt voorkomen. De fietsers maken daar nu vaak een doorsteek vanaf het plein naar de Balthisar Floriszstraat.
	Verzoek om het nieuwe elektriciteitshuisje en een nieuwe afvalinzamelingslocatie niet dichtbij elkaar te plaatsen zodat niet één enkele ondernemer last heeft.	Zie de onderstaande reactie.

	Naar aanleiding van de presentatie op de informatie-en ontwerpavond van 17 november 2025 hebben wij bezwaar tegen de voorgenomen inrichting van de hoek Roelof Hartplein/Balthasar Floriszstraat. Betreft het verplaatsen van de 4 afvalcontainers (glas, karton en 2x restafval) van het Roelof Hartplein naar het begin van de Balthasar Floriszstraat. De redenen van het bezwaar zijn: - Er zijn al op twee plekken (hoek Balthasar Floriszstraat/Pieter Baststraat en ter hoogte van Balthasar Floriszstraat nr. 34) afvalcontainers. Deze zorgen al voor overlast. In de Pieter Baststraat, ter hoogte van nr. 4-6, bij de kartoncontainer ligt de straat ook wekelijks vol met karton. De gemeente maakt dit onvoldoende vaak schoon. De buurt doet zijn best om de buurt zwerfvuilvrij te houden met vrijwilligers. - Aan het begin van deze straat (even huisnummers) zijn er geen woningen (muur van het Hotel). Er is dus weinig controle/toezicht van buurtbewoners. Veel van het grofvuil (door verhuizingen, afval Airbnb-gasten en restaurants) is afkomstig van de andere kant van de Balthasar Floriszstraat (oneven huisnummers) en het Roelof Hartplein. - Wie van de Balthasar Floriszstraat (evenzijde) naar het Roelof Hartplein loopt wordt nu bijna dagelijks geconfronteerd met afval rond de containers, overlast van fietsers die daar over de stoep naar de Roelof Hartstraat rijden, auto's die daar even parkeren en de kerstbomenman die de doorgang blokkeert. Uit het voorgelegde ontwerp bleek dat de containers ook op een andere plek konden komen namelijk op de hoek Roelof Hartpleinplantsoen/Cornelis Antoniszstraat. Deze plek is, zoals werd aangegeven, ook voor de vuilnismannen goed en beter bereikbaar. We stellen voor om de bakken daar te plaatsen. Deze locatie is ook minder bezwaarlijk voor de drukke tweerichting fietsroute langs de hoek Balthasar Floriszstraat/Roelof Hartplein.	De gemeente onderzoekt of de huidige afvalinzamelingslocatie kan worden verplaatst zodat er meer ruimte komt voor groen/wateropvang. Het inzamelingspunt moet ook iets worden uitgebreid. Dit onderzoek loopt nog en is nog niet klaar. De ligging van kabels en leidingen en boomwortels speelt ook een rol. Wanneer er geen goed alternatief is, blijven ze (voorlopig) waar ze nu staan. De locatie wordt nader bepaald in de fase van Nota van Uitgangspunten naar Definitief Ontwerp. De buurtbewoners ontvangen hierover nader bericht. Voorafgaand aan de avond is de voorgestelde locatie (hoek Roelof Hartplein/ Balthasar Floriszstraat) besproken met de afdeling Afvalinzameling. Voor het goedkeuren van nieuwe locaties houden ze onder andere rekening met de punten die u noemt. Iedere locatie heeft voor- en nadelen en er ligt inderdaad vaak een hoop zwerfvuil naast. Dat er aan het begin van de straat geen woningen zijn, ziet de gemeente als een voordeel voor een nieuwe locatie.
	Wordt er rekening gehouden met het afvalcontainerplan voor de hele buurt?	Wanneer de afdeling Afvalinzameling nieuwe locaties onderzoekt wordt er rekening mee gehouden dat de containers goed verspreid zijn over de buurt.
	Er is nu veel overlast van troep naast de OAIS bij het plantsoen. Ondernemers gooien hun afval daar ook vaak neer. Kunnen de containers ergens anders of zelfs komen te vervallen?	Nee. Ze kunnen niet komen te vervallen. Op of nabij deze locatie is een inzamelpunt nodig.
	De stoep van de Cornelis Antoniszstraat is een verkeerde plek voor een nieuw elektriciteitshuisje. Op het Roelof Hartplein (bij het plantsoen) is beter.	Het elektriciteitshuisje valt onder Liander. We geven dit signaal door aan Liander. De voorgestelde locatie voldoet aan de criteria die hiervoor zijn opgesteld maar we onderzoeken of er ruimte is voor dit huisje op het plein.

	Bewoner van de Bronckhorststraat meldt dat het aantal papier en glascontainers in de omgeving beperkt is. Ze steekt liever niet over naar de containers op het Roelof Hartplein.	We geven het signaal door aan de afdeling Afvalinzameling. De voetgangersoversteken op het plein worden overigens wel beter.
7	**OVERIGE REACTIES DIVERS**	**Antwoord**
	In de Gerard Terborgstraat wordt nu al vaak tegen het verkeer in gereden. Graag aandacht daarvoor, ook tijdens de uitvoering.	We nemen dit signaal mee.
	Overweeg de mogelijkheid dat auto's vanuit de Joh. M. Coenenstraat niet de Van Baerlestraat in kun rijden.	Dit is een vroeg stadium onderzocht maar een ingewikkeld scenario om uit te werken. Om het project behapbaar te houden is het daarom buiten beschouwing gelaten. Het is ook nog niet nodig om de fietsstraat in wording te maken. Het zou wel bijdragen aan minder autoverkeer.
	Kunnen de hekjes op de tramhaltes worden verwijderd of worden vervangen door mooiere hekjes.	Binnen de gemeente hebben we daar standaarden voor. Een hek is vanaf een bepaalde breedte van de halte verplicht voor de veiligheid. Soms wordt er ook een hek geplaatst omdat er een drukke weg naast ligt of om te voorkomen dat men gaat oversteken.
	Denk toekomstgericht: bouw een fietsparkeergarage.	Dit is op dit moment nog een te dure ingreep waar het project niet voor kan kiezen.
	We steunen de herinrichting. Fijn dat er verbetering komt met meer groen.	
	Wat fijn dat in deze fase van het project al veel wordt opgehaald uit de buurt. We kennen de buurt en de opgave en weten dat het nodig is.	
	We hebben het idee dat het plan al vaststaat. Is er inspraak mogelijk?	In het ontwerpproces zijn er verschillende stappen waarbij de buurt is (en wordt) gevraagd om met de gemeente het ontwerp uit te werken en de uitgangspunten op te stellen. Het projectteam houdt daarbij zoveel mogelijk rekening met de mening van buurtbewoners. De buurt is en wordt geraadpleegd voor het opstellen van het Voorontwerp en de Nota van Uitgangspunten. De buurtbewoners kunnen een reactie geven. Alle reacties worden samengevat per onderwerp en gebundeld. Na de buurtraadpleging stelt het bestuur de Nota van Uitgangspunten en het schetsontwerp vast waarbij deze reacties worden meegewogen. De inspraakmogelijkheden zijn soms beperkt omdat er weinig andere opties zijn. Er is geen ruimte om het fietspad op de huidige plek breder te maken. Dat zou ten koste gaan van de ruimte voor bomen.
	Met verbazing en woede zien wij hoe jullie onze straten binnenmarcheren. De gemeente organiseert bijeenkomsten terwijl allang vaststaat wat er gaat gebeuren. Dat is misleidend. Niemand mag straks vanaf de Roelof Hartstraat nog de Joh. M. Coenenstraat in. Dit walst de gevoelens van bewoners plat. Ons OV wordt met dezelfde houding aangepakt. Haltes die cruciaal zijn voor ouderen worden opgeheven. Het is meedogenloos. Een stad zonder ziel en empathie. Voor wie wordt deze stad gemaakt? Voor de bewoners in ieder geval	Zie de bovenstaande reactie. De Joh. M. Coenenstraat blijft verder in het voorstel vanaf het Roelof Hartplein bereikbaar vanuit het noorden (richting Van Baerlestraat) en vanuit het zuiden via de Hobbemakade en Apollolaan. Zie ook de onderstaande reactie over het OV/lijn 3 in de buurt.

	niet. Bewoners zijn tegen deze manier van topdown besturen. We voelen ons genegeerd en weggezet als decor.	
	Er is beter OV nodig. Tram 3 komt te vervallen. De stelling dat de fiets meer wordt gebruikt geldt niet voor ouderen, die hebben haltes nodig.	De doorgaande tramlijn over de Van Baerlestraat, Roelof Hartstraat, Ceintuurbaan is in het Vervoerplan 2026 vervallen (lijn 3). Er vervallen in principe geen haltes. De lijn is geknipt in twee lijnen. Reizigers die nabij het Concertgebouw opstappen en verder willen reizen dan halte De Pijp hebben een extra overstap. Voor reizigers vanaf het Roelof Hartplein die verder willen reizen dan halte De Pijp is er een doorgaande tramlijn 25 vanaf 29 maart 2026.
	Kan er ook een wateropvang onder de tramsporen worden gemaakt? Dan kan dat water weer worden gebruikt bij droogte. Plaats open bestrating zodat het regenwater tussen de stenen kan wegvloeien. De kolken zitten nu op de verkeerde plaats. Daarom staan er vaak plassen.	In deze buurt zijn maatregelen nodig voor situaties met hevige regenval. Er mag niet te veel water op straat staan om de doorgang voor nood- en hulpdiensten te garanderen. Minimaal 1 rijbaan moet doorgaanbaar zijn. We onderzoeken of er een wateropvang kan worden gemaakt onder de trambaan of onder de bestrating. Waternet legt tevens een nieuw groter Hemelwaterriool aan. De locatie van de kolken zal hierbij ook opnieuw worden bekeken.
	Op de Roelof Hartstraat nabij het plein is een lager deel/een kuil die er al 15 jaar is. Hier staat altijd water.	Met het groot onderhoud wordt een nieuw en groter hemelwaterafvoer riool aangelegd. Verzakte delen van de straat worden opgehoogd.
	Is er een mogelijkheid om een wormenhotel te plaatsen zodat de buurt GFT kan recyclen en de druk op afvalverwerking minder wordt?	We onderzoeken in een later stadium van het project of dit mogelijk is, bijvoorbeeld op een locatie in het plantsoen.
	Is het een idee om ivm vergroening/afkoeling subsidie te verlenen voor sedumdaken op huizen?	Het is mogelijk om subsidie te krijgen voor de aanleg van groene daken. Meer informatie staat op de website: https://www.amsterdam.nl/subsidies/subsidieregelingen/subsidie-groenamsterdam/
	In de Ruysdaelstraat (nabij de Hobbemakade) zijn er veel winkels gekomen met laad-losbewegingen. De bochten zijn te krap voor vrachtauto's. Wanneer er ook nog extra verkeer bij komt (door de sluiproute) wordt het een nog grotere chaos. De buurt is niet leefbaar.	We onderzoeken of de bochten kunnen worden verbeterd. Niet omdat er extra verkeer is maar omdat laden/lossen voor ondernemers goed mogelijk moet blijven. Dit is geen onderdeel van dit project maar van project Openbare Ruimteplan Museumplein. We onderzoeken ook of er een verbod voor touringcars kan worden ingesteld voor deze route.
	Op het kaartje in de brief waarop staat aangegeven dat er linksaffers worden opgeheven missen blauwe pijlen voor verkeer dat wel mogelijk blijft. Bijvoorbeeld dat je vanaf de Johan Coenenstraat nog wel linksaf kan naar de Van Baerlestraat.	Bedankt voor het signaal. We hebben het kaartje aangepast.
	Bedankt voor het uitgebreide prettige verslag van de bijeenkomst van 17-11-2025.	
	Wat is de rol/bemoeienis van de centrale stad met de plannen voor de Tweede fietsring.	De gemeenteraad heeft het ruimtelijk eindbeeld voor de Tweede fietsring vastgesteld d.d. 28 februari 2024. De uitwerking voor dit deel van de Tweede fietsring valt onder de bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid.
	Goed dat het Roelof hartplein wordt heringericht. Het is nu ook wel een suïcide plein.	

	Prachtig initiatief een fietsstraat op de Roelof Hartstraat. Mijn zorg: wordt straks ook gehandhaafd op te hard rijdende auto's? Op fietsstraten elders in de stad gebeurt dit namelijk ook.	De inrichting van de straat wordt aangepast zodat er een geloofwaardigere 30 km/per uur inrichting is met bijvoorbeeld verkeersdrempels om de snelheid af te dwingen. Of straks ook (meer) inzet mogelijk is van flitspalen op 30 km wegen wordt door de gemeente stadsbreed nog nader uitgewerkt.
	Complimenten voor het ontwerp en de bijeenkomsten.	
	Scholen: We zijn positief over de plannen dat de auto minder ruimte krijgt. Zorg voor een veilige fiets/schoolroute vanuit de Johan M. Coenenstraat via de Frans van Mierisstraat of Ruysdaelstraat naar de Pieter de Hoogstraat. Ook tijdens de uitvoering.	