Project Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein: Verslag 17 november 2025 / vraag en antwoord (Q+A)_versie 14 februari 2026

Op 17 november 2025 is er een eerste informatie-/ en ontwerpbijeenkomst georganiseerd voor project Roelof Hartstraat en -plein. Er komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers. In plaats van de huidige smalle fietspaden krijgen fietsers een brede strook op de rijbaan.
Naar aanleiding van deze bijeenkomst hebben we diverse reacties en vragen uit de buurt ontvangen. De reacties zijn samengevat per onderwerp en waar mogelijk voorzien van een antwoord van de gemeente. In deze bijlage vindt u hiervan een overzicht. Het betreft op hoofdlijnen 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
7. DIVERSE REACTIES

Het document is zorgvuldig opgesteld. Staat uw reactie er toch niet bij of wilt u graag een nadere toelichting? Laat het ons weten via l.blom@amsterdam, dan voegen we het toe. Het verslag is uitgeprint ook beschikbaar op de bijeenkomst die gehouden wordt op 2 maart 2026 in Buurthuis De Coenen.

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 op de rijbaan is onvoldoende ruimte. Dit zou ten koste gaan van bomen. De rijbanen zijn nu 3,25 meter breed in de huidige situatie. Voor de auto en de fiets samen is 4,5 meter nodig. De tramhalte wordt ook nog iets verbreed en beter toegankelijk 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 er 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 als 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 de 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% wel te verantwoorden is. Het betreft circa 20 auto's in het drukste uur. Bij vergelijkbare situaties of wanneer een straat is afgesloten bij werkzaamheden treedt vaak na

		verloop van tijd ook gewenning op. Men neemt dan toch 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 in de Harmoniehofbuurt kleine ingrepen mogelijk zijn om sluipverkeer te voorkomen, zoals het omdraaien van een rijrichting. Tijdens de informatie-/ ontwerpbijeenkomst lichten we dit toe.
	Mogen taxi's straks wel linksaf slaan richting de Joh. M. Coenenstraat zodat die niet door de buurt gaan rijden?	Uitgangspunt is dat taxi's deze mogelijkheid behouden. Het wordt nog nader uitgewerkt om te onderzoeken of het kan. Taxi's rijden dan mee met de tram op de trambaan.
	De stad bestaat bij de gratie van bedrijvigheid. Het opheffen van linksafrichtingen voor autoverkeer belemmert dat.	Het wordt steeds drukker in de stad. Er is meer ruimte nodig voor alle verkeerstromen. Wanneer we niets doen, loopt de stad vast. Alle ondernemingen en instellingen blijven goed bereikbaar, gedeeltelijk wel via een andere route.
	Neemt het autoverkeer op de Hobbemakade Zuid toe door het opheffen van de linksaffers voor autoverkeer?	Het opheffen van linksafstroken heeft tot gevolg dat het drukker wordt op de Hobbemakade Zuid. 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 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.
	Bewoners op de Hobbemakade (tussen Roelof Hartstraat en Gerard Terborgstaat) melden dat er op dit moment 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 op dit moment al een drukke hoofdroute voor autoverkeer (Plusnet auto) en beleidsmatig daar ook op ingericht. We geven het 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.	Het instand houden van de linksafrichting en doorgaand verkeer op één rijbaan is mogelijk. Een situatie zonder linksaffer is echter gunstiger op drie vlakken: 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 is, 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 wel ongewenst (net als bij het Concertgebouw). 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 slaat richting de Hobbemakade komt namelijk uit de richting van de Joh. M. Coenenstraat. Dit verkeer zal grotendeels al eerder een andere route kiezen en via de 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?	De verkeersstroom die in de huidige situatie vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaat naar de Hobbemakade komt vooral uit de Joh. M. Coenenstraat. We verwachten dat dit verkeer straks grotendeels via Hobbemakade Zuid al eerder naar het noorden rijdt in de voorgestelde situatie. Vanuit de richting Van Baerlestraat is het de verwachting dat er niet veel autoverkeer bij komt op de 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 de route Gabriel Metsustraat naar de Hobbemakade rijdt. Dat is de kortste/snelste route.
	Hoe verhoudt het opheffen van de linksaffer richting de Hobbemakade zich tot het openbare ruimteplan Museumplein? Hierin wordt juist gesproken over een autoluwe Johannes Vermeerbuurt. De bewoners willen dat de buurten autoluw en fietsvriendelijk worden gemaakt.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 autoverkeer bestaan 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. Het openbare ruimte plan voor de Johannes

		Vermeerbuurt richt zich meer op het ontoegankelijk maken van de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de buurt. Dit wordt samen met de buurt nader uitgewerkt op een nog nader te bepalen moment. Het is geen onderdeel van project Roelof Hartsstraat maar tussen de projecten wordt afgestemd.
	Kunnen buurtstraten zoals de Gabriel Metsusstraat, Pieter Basstraat en Harmoniehof alleen toegankelijk gemaakt 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 veel problemen leiden. Beperkte toegang is lastig, straten moeten ook bereikbaar zijn voor pakketbezorgers, zorgdiensten, onderhoud, verhuizers, bezoekers etc. De palen zijn ook schadegevoelig wat tot hoge kosten leidt.
	We verwachten dat er in de nieuwe situatie extra verkeer voor het café/restaurant langs gaat rijden op het Roelof Hartplein. Dit verkeer gaat dan verder tegen de rijrichting in op de Cornelis Antoniszstraat. Dit gebeurt nu ook al. De rijrichting is op deze plek in het verleden omgedraaid (voor wegwerkzaamheden). Men houdt zicht er niet aan. Waarom is dit niet 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. Wanneer de auto's niet meer via het Roelof Hartplein kunnen rijden zal er meer druk komen op de Jacob Obrechtstraat als alternatieve route. Dit is ongewenst gezien de scholen en de kinderen daar.	Men kan vanuit zuidelijke richtingen via de Hobbemakade en de Apollolaan naar de Joh. M. Coenenstraat rijden. Verkeer vanuit de noordelijke richting (uit de richting van de Van Baerlestraat) kan in de nieuwe situatie nog steeds op het Roelof Hartplein rechtsaf slaan richting de Joh. M. Coenenstraat. Dit blijft in stand. 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 vaak opstoppingen (met luid getoeter en overlast) op de Roelof Hartstraat nabij de Hobbemakade. Dit belemmert het doorgaande verkeer. Wordt dat straks nog erger?	Voor de doorstroming van het 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.
2	**OVERIGE REACTIES AUTOVERKEER**	**Antwoord**
	Er is overlast van touringcars. Kan er een verbod voor touringcars worden ingesteld voor de route Gabriel Metssustraat – Johannes Vermeerstraat – Ruysdaelstraat?	We onderzoeken of er voor de route Gabriel Metsusstraat – Hobbemakade een verbod voor bussen kan worden ingesteld. De bevoorrading van ondernemers moet hierbij 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. Aan een erf 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 richting Van Baerlestraat.	Ja.
	Kunnen de blokken naast de trambaan verwijderd worden zodat autoverkeer, touringcars en fietsers meer ruimte hebben?	Op dit moment nog niet want het is belangrijk dat de tram goed kan doorrijden. We onderzoeken of de trambaan verhoogd kan worden aangelegd. Dan zijn blokken/richels niet meer nodig.
	Al 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?	De parkeerdruk is ook nu al vrij hoog in deze buurten. De hoeveelheid autoverkeer neemt in zijn geheel niet toe door het opheffen van de linksafrichtingen. Alle bestemmingen blijven bereikbaar, gedeeltelijk wel via een andere route. Naar verwachting neemt verder het aantal hybride/elektrische auto's nog toe met een positief milieu-effect.
	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 snelheidremmende 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.
	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. We hebben bij het onderzoek verder niet alleen het Verkeersmodel Amsterdam gebruikt. We hebben ook tomtom praktijkcijfers 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 als het huidige voorstel. Ze worden daarom vaak alleen aangelegd als er geen goed alternatief is. Voor een rotonde is er ook niet genoeg ruimte. De tramsporen op het Roelof Hartplein en op de kop van de Van Baerlestraat zijn ook niet vervanging toe. Alleen de sporen in de Roelof Hartstraat moeten worden vervangen.
3	**PARKEREN EN LADEN/LOSSEN**	**Antwoord**
	Waar verdwijnen parkeerplaatsen?	In totaal gaat het 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 op 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. - Rond het plantsoen kunnen er extra plekken worden herbestemd voor meer groen en fietsparkeren wanneer de buurt dat wenst. Dit wordt samen met de buurt nader bepaald.
	Wat gebeurt er door het opheffen van parkeerplaatsen met de parkeerdruk?	De parkeerbalans voor de 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 effect van het verlagen van de vergunningenplafonds in 2027 licht negatief om rond 2030 weer licht positief te worden.
	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.

	Wanneer er parkeerplaatsen op de Roelof Harstraat worden opgeheven wordt de parkeervraag verplaatst 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 weer vensertijden (bijvoorbeeld van 07.00 tot 17.00) zodat parkeren in de avond mogelijk is.
	Is het mogelijk om meer algemene parkeerplekken (niet op kenteken) te maken voor mindervaliden op de Roelof Harstraat?	Dit wordt nader onderzocht.
	Behoud laad- en losplekken voor de 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 vensertijden worden samen met de ondernemers bepaald. In de voorgestelde situatie is er meer ruimte en hoeft men hoeft bij het laden/lossen niet meer een druk fietspad over te steken.
	Kan er 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 hun 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 de 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. Door de wijziging krijgen vergunninghouders uit de gehele Oude Pijp toegang tot de garage. We verwachten dat de bezettingsgraad van de garage door de uitbreiding hoog zal zijn en dat er geen ruimte is om het uitnodigingsgebied van de Albert Cuypgarage verder uit te breiden met bijvoorbeeld Duivelseiland.
	Waarom zijn er in Duivelseiland / Johannes Vermeerbuurt zoveel laadpalen? Deze worden niet gebruikt door buurtbewoners maar door andere partijen. Is er een laadduurbeperking mogelijk?	Tot april 2024 werden er alleen laadplaatsen gemaakt op aanvraag van buurtbewoners. Na deze datum gebeurt dit ook op basis van data. In Duivelseiland zijn 10 van de 11 laadpalen gerealiseerd op basis van aanvragen van bewoners. Lang niet alle plekken zijn geschikt voor het plaatsen van een laadpaal, hierdoor zijn we genoodzaakt om deze soms naast elkaar te zetten. 8,2% van de parkeerplekken is nu bestemd voor opladen in Duivelseiland. Dat is vrij hoog maar ook gelijk aan sommige omliggende buurten. Een laadduurbeperking is op dit moment nog niet aan de orde. Iedereen met een parkeervergunning voor het gebied kan gebruik maken van de laadpalen. Ook kunnen bezoekers gebruik maken van de palen, mits er parkeergeld wordt betaald. Er kan er in de toekomst wel een

		laadduurbeperking komen. Hiervoor stemt Amsterdam af met overige grote gemeentes om te bespreken wat een wenselijke regeling kan zijn.
	Is er inspraak mogelijk tegen het opheffen van parkeerplaatsen?	Het omvormen van parkeerplaatsen wordt voor dit project opgenomen in de concept nota van uitgangspunten. Deze nota wordt door het bestuur later dit jaar vrijgegeven voor inspraak waarna bewoners een reactie kunnen indienen. De buurt wordt hier nader over geïnformeerd.
	We hebben geen bezwaar tegen het opheffen van parkeerplaatsen wanneer de ruimte ten goede komt aan fietsers.	De nieuwe inrichting van de straat is bedoeld om meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers.
4	**FIETSERS EN VOETGANGERS**	**Antwoord**
	Zijn de huidige fietspaden wel 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.
	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. Echter de huidige fietspaden zijn 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 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 een brede strook voor fietsers op de rijbaan. Dit noemen we de 'fietsstraat in wording'. Door de nieuwe 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 komen? Er wonen in deze buurt veel ouderen.	Een extra oversteekplaats is ongewenst vanwege de aanwezigheid van 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 voetgangeroversteekplaatsen. 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	In de voorgestelde situatie worden de oversteken overzichtelijker en ruimer.

	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.	
	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.	De vraag is uitgezet bij de afdeling die over de verkeerslichten gaat. We onderzoeken of dit kan worden verbeterd.
	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.
	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 banden. Daar stoten ze 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 via de stoep de bocht af bij de hoek Joh. M. Coenenstraat /Roelof Hartplein (bij huis Lydia). Dit veroorzaakt veel overlast voor voetgangers.	In de nieuwe situatie komt hier meer ruimte voor fietsers en voetgangers waardoor dit probleem naar verwachting wordt opgelost.
	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 erg groot. 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.
	Fietsers stoppen niet voor de zebra's. Voetgangers kunnen daarom niet oversteken. Stoplichten voor fietsers nodig.	Dit is een gedragskwestie. Fietsers zijn verplicht om te stoppen maar doen dat niet altijd, ook niet met stoplichten.
	Zorg voor een veilige oversteek voor fietsers vanuit de Balthasar Floriszstraat. Er is nu een drukke sluiproute voor fietsers uit de Baltasar Floriszstraat over de stoep langs de afvalcontainers naar de Roelof Hartstraat.	We onderzoeken of we deze situatie kunnen verbeteren.

	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. Kan er op deze locatie (nabij de afvalcontainers) geen doorsteek voor fietsers komen 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 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.	
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.	De bomen hebben betere groeiplaatsen nodig. Op sommige plekken is ook meer groen wenselijk om water op te vangen. Een deel van deze strook blijft wel ingericht voor laden en lossen. De vensertijden worden in overleg met ondernemers nader bepaald. In de avond kan er wel geparkeerd worden.
	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 Dank krijgt u een reactie of er bij uw woning een geveltuintje mogelijk is.
	Verzoek meer bankjes langs de Roelof Hartstraat. De straat is lang. Er wonen in deze buurt ook veel ouderen. Ook nabij het plantsoen zijn er bankjes nodig, bij voorkeur in de schaduw.	We onderzoeken of er meer bankjes kunnen 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 om dit hek gevraagd om verschillende redenen. Dit maakt geen deel uit van het project en blijft in stand.
	Uitgang parkeergarage van het hotel (zuidzijde Roelof Hartstraat) vrij houden.	Alle uitgangen van woningen, bedrijven, garages blijven bereikbaar.
	Houd er ook rekening mee dat ondernemers (langs de hele straat) ruimte moeten 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 in de straat is niet nodig. Het hek rond het park functioneert prima voor fietsparkeren. Zet niet alles vol. Dat is geen oplossing voor het fietsparkeerplobleem. Het wordt een bende. De straat komt dan nog voller te staan met obstakels. Let op dat er bij het vergroten van boomspiegels 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.
	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 de richtlijnen die voor geheel Amsterdam gelden. Deze staan beschreven in het handboek voor de openbare ruimte 'Puccini Rood'. Zie de link 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 afvalbakken volgen we de richtlijnen die voor Amsterdam gelden. Deze staan beschreven in het handboek voor de openbare ruimte 'Puccini Rood'. Zie de link Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld: Puccinimethode | Gemeente Amsterdam.
	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 vensertijden worden in samenspraak 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 wordt 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 wordt 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.
6	**ROELOFHARTPLEINPLANTSOEN, GROEN, BOMEN, TRAFO, AFVALINZAMELING**	**Antwoord**
	Welke bomen moeten worden gekapt? Worden ze elders vervangen?	Uitgangspunt is dat alle bomen blijven staan maar om de brede fietsstroken op de rijbanen in te passen moeten wel naar verwachting ongeveer 5 bomen worden verplaatst of verwijderd. Dit wordt nog onderzocht. De buurt wordt hier nog over geïnformeerd. 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.

	De bomen (en wortels) aan de zuidzijde van de Roelof Hartstraat worden veel te groot. Dit geeft overlast. Er gebeuren ook vaak ongelukken door de boomwortels. Graag kleinere bomen.	We onderzoeken of dit kan worden verbeterd. Met het groot onderhoud wordt de straat iets opgehoogd en krijgen de bomen grotere groeiplaatsen. Uitgangspunt is dat bomen behouden blijven tenzij het echt niet anders kan. De verwachting is dat deze bomen behouden kunnen blijven en niet worden vervangen voor kleinere bomen.
	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 zoals het is. Het kan wel zijn dat een deel van dit plantsoen nodig is voor maatregelen om overlast van hevige regenval te voorkomen. Een deel van dit plantsoen (gazon) wordt dan verlaagd zodat er meer water in kan worden opgevangen.
	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 rododendron-perkjes. De roep om meer buurtgroen, CO_2-reductie bij de kruising, extra hemelwateropvang en schaduw/verkoeling komen samen in dit plan. En 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.	Op dit moment is deze ruimte nog geen onderdeel van het project. Hiervoor is er ook nog geen budget. We horen wel graag de ideeën die de buurt heeft voor deze ruimte. De ontwerper van de gemeente denkt daar ook over mee. Er zijn plekken nodig langs de straat om water op te vangen. Dit kan wellicht worden gecombineerd met de ideeën van de buurt voor het uitbreiden van het parkje.
	Verzoek om het nieuwe elektriciteitshuisje en 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 (17-11-2025) 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	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. De locatie Roelof Hartplein/Balthasar Floriszstraat was op de punten (bereikbaarheid / goede verspreiding over de buurt) goedgekeurd. 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.

	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 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 van het Roelof Hartplein. - Wie van de Balthasar Floriszstraat (evenzijde) naar het Roelof Hartplein loopt wordt nu al 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 Hartpleinparkje/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 afvalinzamelingspunt moet ook iets worden uitgebreid. Dit onderzoek loopt nog en is nog niet klaar. De ligging van kabels en leidingen en boomwortels speelt hierbij ook een rol. Wanneer er geen goed alternatief is, blijven ze (voorlopig) waar ze nu staan.
	De stoep van de Cornelis Antoniszstraat is een totaal verkeerde plek voor het nieuwe elektriciteitshuisje. Op het Roelof Hartplein (bij het plantsoen) is een betere locatie.	Het elektriciteitshuisje valt onder Liander. We geven dit signaal aan door 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.
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 het is 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. Voor het maken van een volledige fietsstraat wordt het misschien in de (verre) toekomst daarom nog wel nodig maar dat is nu nog niet aan de orde.
	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 de buurt inspraak mag hebben in het nieuwe ontwerp.	
	We hebben het idee dat het plan al vaststaat. Is er inspraak mogelijk?	Op dit moment bevindt het project zich in de participatiefase voor het maken van het ontwerp. In het ontwerpproces zijn er verschillende stappen waarbij de buurt 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 nota van uitgangspunten wordt samen met het schetsontwerp later dit jaar door het bestuur vrijgegeven voor inspraak. De buurt wordt hier nader over geïnformeerd. Na de inspraakperiode stelt het bestuur de nota van uitgangspunten en het schetsontwerp vast waarbij de inspraakreacties worden meegewogen. De inspraakmogelijkheden zijn soms wel 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 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 niet. Bewoners zijn tegen deze manier van topdown besturen. We voelen ons genegeerd en weggezet als decor.	Zie de bovenstaande reactie. De Joh. M. Coenenstraat blijft verder in het voorstel bereikbaar vanuit het noorden (uit de richting Van Baerlestraat) en vanuit het zuiden via de Apollolaan. Zie ook de onderstaande reactie over het OV/lijn 3 in de buurt.
	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 komt in het Vervoerplan 2026 te vervallen (lijn 3). Er vervallen in principe geen haltes. De lijn wordt 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 er 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. We onderzoeken of er een wateropvang kan worden gemaakt onder de trambaan of onder de bestrating. Waternet legt een nieuw groter Hemelwaterriool aan. De locatie van de kolken zal hierbij ook opnieuw worden bekeken.

	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-groen-amsterdam/
	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.