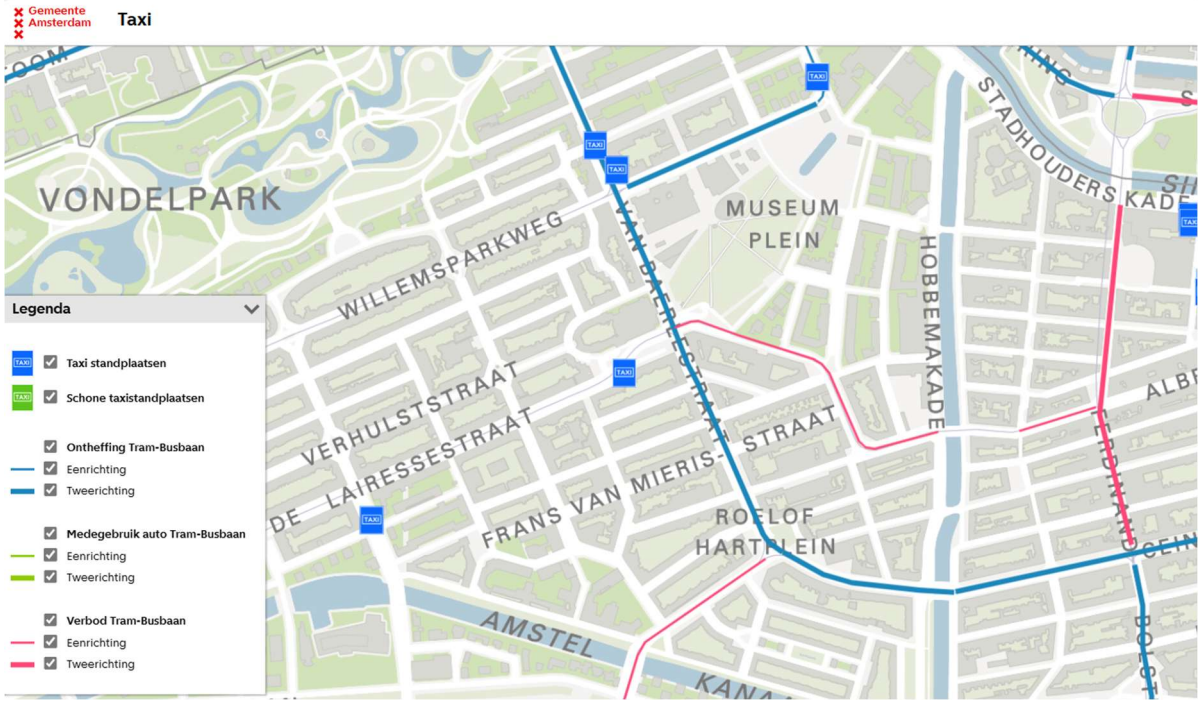
Bijlage: Samenvatting verkeerseffecten opheffen linksafrichtingen voor autoverkeer_20-10-2026

In deze bijlage worden de effecten van het opheffen van de twee linksafrichtingen vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat en de Hobbemakade toegelicht. Betreft: Effect op de doorstroming van het verkeer, de robuustheid van het autonetwerk, de wachttijden, de verkeerscirculatie, de calamiteitenroutes van nood- en hulpdiensten en het effect op de routes voor de bevoorrading van ondernemers.

Effect van opheffen linksafrichting vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat.	<u>Verkeerscirculatie</u> Op het drukste uur (avondspits) 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 de omgeving De Lairessestraat. We verwachten dat dit verkeer na het opheffen van de linksaffer via de route 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 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 bij werkzaamheden treedt vaak na verloop van tijd ook gewenning op. Men neemt dan toch een hoofdroute omdat dit sneller is dan een route door buurtstraten, ook al is deze route langer. We onderzoeken of er in de Harmoniehofbuurt kleine ingrepen mogelijk zijn om sluipverkeer te voorkomen, zoals het omdraaien van een rijrichting. Dit wordt apart van dit project nader onderzocht in samenwerking met de buurt. <u>Wachttijden en doorstroming van autoverkeer nabij het Roelof Hartplein</u> Het opheffen van de linksafrichting heeft positieve effecten op de doorstroming in het gebied, vooral voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Voor autoverkeer verbetert op de Roelof Hartstraat de doorstroming, omdat de verkeersregeling eenvoudiger wordt. Doordat de linksafrichting vervalt, hoeft men bij de verkeerslichten ook niet te wachten op het ontruimen van deze richting. Dit leidt tot kortere cyclustijden en minder ophoping van verkeer bij de verkeerslichten. Op de alternatieve routes (Hobbemakade, Apollolaan, Van Baerlestraat) zal er een lichte toename van verkeer zijn. Deze routes zijn al ingericht voor hogere intensiteiten en kunnen de extra stroom goed aan. Uit de verkeersanalyses blijkt dat hier geen structurele congestie optreedt. <u>Taxi</u> Medegebruik van tram/busbanen voor taxi's is geregeld in het lijnbusbaanbeleid van de gemeente. Uitgangspunt is dat taxi's de mogelijkheid behouden om linksaf te slaan vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh.M.Coenenstraat. Taxi's rijden mee met

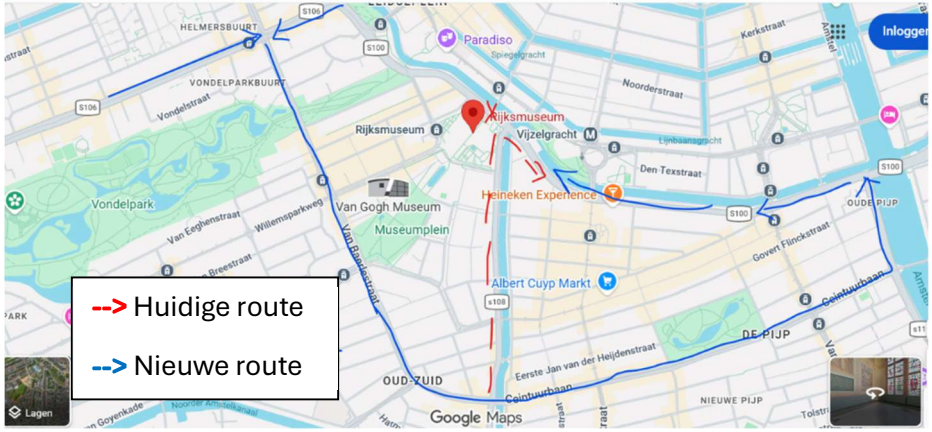
de tram op de trambaan net als in de huidige situatie. Wanneer er nieuw beleid voor de taxi wordt vastgesteld (met aangepaste routes) geldt dit ook voor het projectgebied Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein.



<u>Verkeersmanagement tijdens evenementen</u>
Bij demonstraties op het Museumplein is het de ervaring dat enkele keren per jaar de Stadhouderskade (informeel) is gestremd ter hoogte van het Rijksmuseum. Wanneer autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat niet meer linksaf kan naar de Hobbemakade is het netwerk tijdens stremmingen door demonstraties op de Stadhouderskade ter hoogte van het Rijksmuseum minder robuust. Er is dan meer inzet nodig van verkeersregelaars, bebording of aangepaste VRI-instellingen. De omleiding voor het verkeer is dan langer.

Daarnaast zijn er enkele keren per jaar stremmingen door evenementen of demonstraties op de Van Baerlestraat ter hoogte van het Concertgebouw. Wanneer de linksafrichting voor autoverkeer vanaf de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat wordt opgeheven moet het verkeer bij een stremming op de Van Baerlestraat al eerder (bij de kruising Hobbemakade) worden omgeleid. Hiervoor is meer inzet van verkeersregelaars of aangepaste VRI-instellingen nodig.

Alternatief is om het autoverkeer tijdelijk via de trambaan op de Roelof Hartstraat naar de Joh. M. Coenenstraat te laten rijden. Dit is mogelijk wanneer de tram (vanwege het evenement) ook niet rijdt. Conclusie is dat het netwerk voor autoverkeer door het opheffen van deze richting minder robuust is. Bij storingen, piekbelastingen of onverwachte demonstraties blijft het minder goed functioneren. Er is dan meer inzet en middelen nodig om het verkeer te begeleiden.

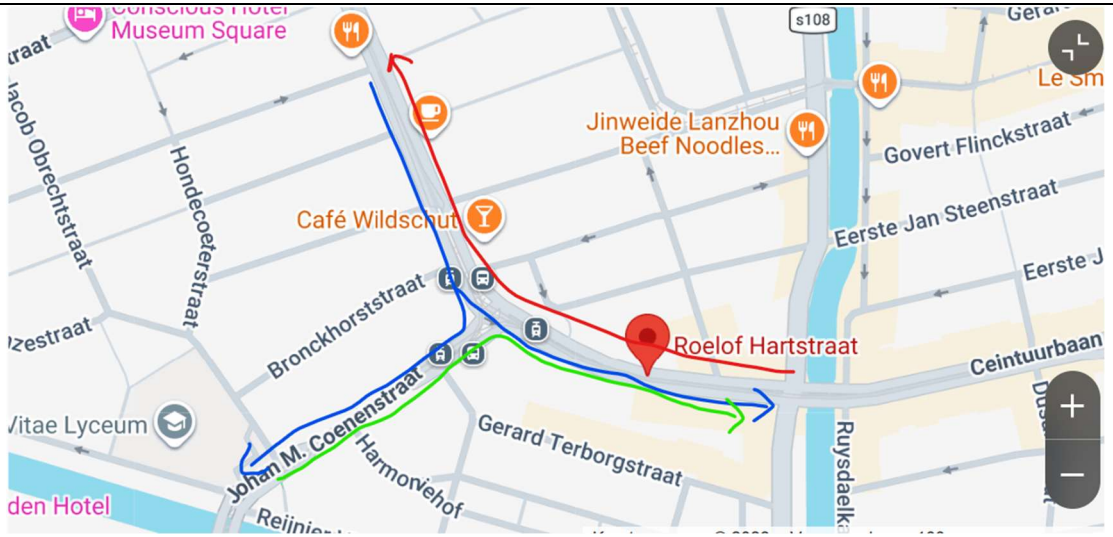


Nood- en Hulpdiensten

Voor NHD zijn er geen wijzigingen. Er blijven voldoende brede routes over de rijbaan en de trambaan. De overrijdbare route over de rijbaan wordt breder, NHD kunnen ook gebruik maken van de naast gelegen strook voor fietsers.

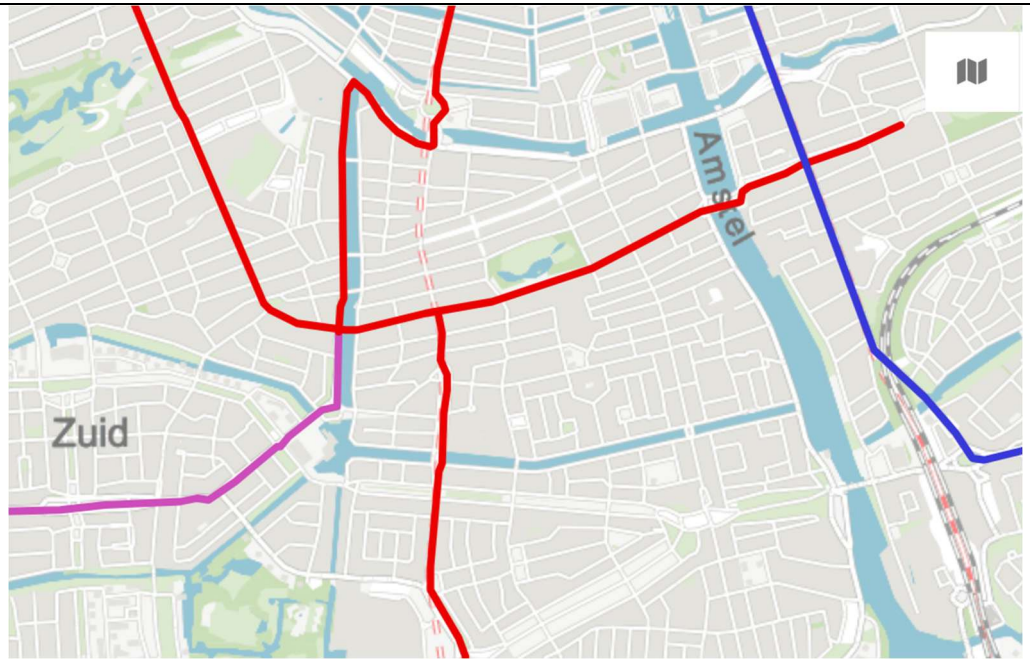
Laad-/losroutes

Alle ondernemingen en instellingen in de buurt blijven goed bereikbaar, gedeeltelijk wel via aangepaste routes.
Op grotere schaal zijn er de volgende effecten: Door het opheffen van de linksafrichting naar de Joh. M. Coenenstraat moet vrachtverkeer uit de richting Ceintuurbaan via de Hobbemakade-Apollolaan rijden om de Beethovenstraat (westzijde) te bevoorraden.

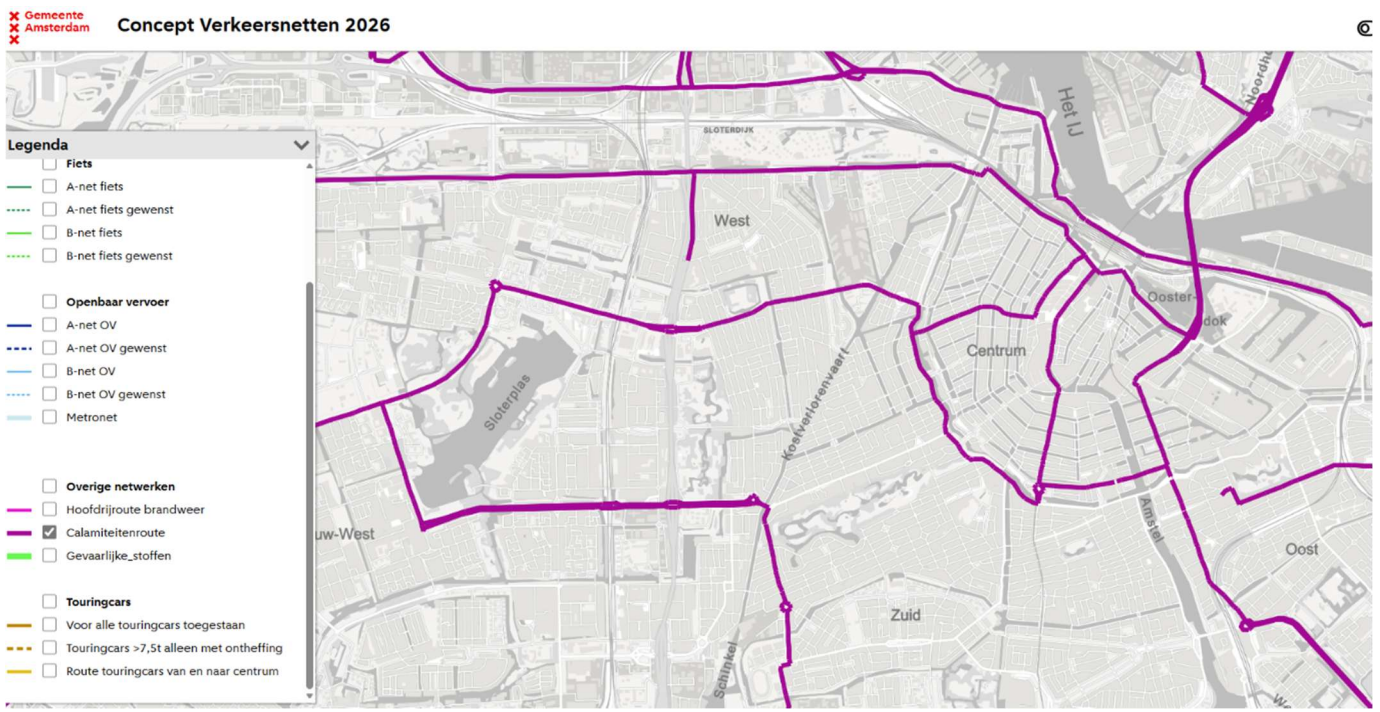
	 *Kaart: mogelijkheden voor bevoorrading van ondernemers en instellingen.*
Effect van opheffen linksafrichting vanaf Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade	<u>Verkeerscirculatie</u> Autoverkeer dat in de huidige situatie vanaf de Roelof Hartstraat linksaf slaat naar de Hobbemakade komt vooral uit de Joh. M. Coenenstraat. Naar verwachting zal dit verkeer grotendeels via Hobbemakade Zuid al eerder naar het noorden rijden. Vanuit de richting Van Baerlestraat is het de verwachting dat er niet veel autoverkeer bij komt op de route Gabriel Metsusstraat – Ruysdaelstraat als de linksaffer bij de Hobbemakade wordt opgeheven. Dit komt doordat het verkeer ook nu al via de route Gabriel Metsustraat naar de Hobbemakade rijdt. Dat is de kortste/snelste route. Na het opheffen van de linksafrichting vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade wordt een toename van maximaal 20 auto's per uur verwacht tijdens het drukste uur (avondspits). Dit komt neer op circa 200 extra auto's per dag. De toename is relatief klein ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit (1.500 tot 2.000 auto's per dag) en leidt niet tot structurele congestie of overlast. <u>Wachttijden en doorstroming</u> Het is de verwachting dat de wachtrij op de Roelof Hartstraat voor de stoplichten van de Hobbemakade afneemt. Het opheffen van de linksafrichting heeft positieve effecten op de doorstroming in het gebied, vooral voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Op de Roelof Hartstraat verbetert ook de doorstroming voor autoverkeer, omdat: - De verkeersregeling vereenvoudigt (minder richtingen zorgt voor kortere cyclustijden).

	- De wachtrij voor de stoplichten op de Hobbemakade neemt af, de linksafbeweging, met hoge ontruimingstijd vervalt. Uit de verkeersanalyse blijkt dat de verliestijden voor autoverkeer afnemen. Taxi Voor taxi gelden dezelfde beperkingen en verwachte routes als voor regulier autoverkeer. Verkeersmanagement tijdens evenementen Tijdens demonstraties op het Museumplein is het de ervaring dat enkele keren per jaar de Stadhouderskade (informeel) gestremd is ter hoogte van het Rijksmuseum. In de voorgestelde situatie kan autoverkeer niet meer linksaf slaan vanaf de Roelof Hartstraat richting de Hobbemakade. Het netwerk is dan minder robuust. Bij storingen, piekbelastingen of onverwachte demonstraties blijft het minder goed functioneren. Er is meer inzet en middelen nodig om het verkeer te begeleiden. De omleidingen voor het verkeer zijn dan langer. Echter in het nieuwe beleidskader verkeersnetten wordt de Stadhouderskade aangewezen als calamiteitenroute. Dit betekent dat stremmingen door demonstraties niet meer zijn toegestaan. Nood- en hulpdiensten Voor deze diensten blijft het mogelijk om informeel linksaf te slaan vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade. Laad-losroutes Alle ondernemingen en instellingen blijven goed bereikbaar. Gedeeltelijk via een aangepaste route. Door het opheffen van de linksafrichting richting de Hobbemakade is er op grotere schaal geen negatief effect voor vrachtverkeer te verwachten.
Effect van opheffen linksafrichtingen op het verkeer op de Hobbemakade.	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 J.M.Coenenstraat(B) Verkeer dat nu op de linksaffer naar de Hobbemakade rijdt (A) zal na het opheffen grotendeels via Hobbemakade zuid rijden in noordelijke richting. Verkeer dat nu op de linksaffer naar J.M.Coenenstraat rijdt (B) zal bij het opheffen grotendeels via Hobbemakade zuid rijden in zuidelijke richting. Het gevolg is dat het verkeer op de Hobbemakade zuid met 8% toeneemt. In een avondspitsuur zijn dit +75 voertuigen zuidwaarts en +60 voertuigen noordwaarts. De Hobbemakade is een Plusnet Auto-route die beleidsmatig en fysiek is ingericht voor deze intensiteit. Voornemen is verder dat 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 gestuurd.

Effect van opheffen van linksafrichtingen voor (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.
Effect van het opheffen van de linksafrichtingen voor de route Roelof Hartstraat - Ceintuurbaan - Amstel	Door het opheffen van de linksafrichting naar de Hobbemakade hoeft het verkeer uit de Roelof Hartstraat niet rechtdoor naar de Amstel om van daar naar de Stadhouderskade te rijden. Het verkeer kan 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 (Stadhouderskade) rijden in de voorgestelde situatie. Daarnaast wordt voorgesteld om ook de bewegwijzering aan te passen op de Roelof Hartstraat 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 gestuurd.
Effect van het opheffen van de linksrichtingen op de Roelof Hartstraat voor calamiteitenroutes.	De Roelof Hartstraat, het Roelof Hartplein en de Hobbemakade maken op dit moment deel uit van het calamiteitennetwerk van de Veiligheidsregio zoals opgenomen in het vigerende beleidskader verkeersnetten (2018). De volgende voorwaarden gelden in het beleid voor calamiteitenroutes: 1. Calamiteitenroutes hebben als richtlijnen: brandweervoertuigen (3,5 meter breed) moeten elkaar kunnen passeren, een minimale hoogte van 4,20 meter, een asdruk van 10 ton, de weg moet een totaalgewicht van 30 ton aan kunnen. 2. Er mogen geen evenementen e.d. (ook geen vrijmarkt) op trottoirs langs calamiteitenroute plaatsvinden. Zowel de huidige als de voorgestelde inrichting van de Roelof Hartstraat en het Roelof Hartplein voldoen aan deze eisen. In de voorgestelde inrichting is geen formele linksafrichting vanaf de Roelof Hartstraat naar de Hobbemakade mogelijk informeel is dit voor NHD fysiek wel mogelijk. Daarnaast is het concept beleidskader verkeersnetten (2026) in ontwikkeling. Dit kader wordt op relatief korte termijn (binnen een jaar) vastgesteld en heeft andere routes voor calamiteiten. De Tweede fietsring (waaronder Roelof Hartstraat en Roelof Hartplein) maken dan geen deel meer van uit van het calamiteitenroutenetwerk. Deze conceptlijnen zijn afgestemd met de Veiligheidsregio. Roelof Hartstraat en plein blijven echter een belangrijke hoofdrijroute voor de NHD en zijn ook zodanig ingericht.



Kaart: Vigerend beleidskader verkeersnetten(2018) – calamiteitenroutes (rood)



Kaart: Conceptlijnen voor de nieuwe calamiteitenroutes (paars).