



**ROVER**

**Aan: Commissie MLW van de gemeenteraad van Amsterdam 20 mei 2021**

**Betreft: inspraakreactie op Cie. MLW agendapunt 10 Vernieuwing Kinkerstraat**

**Van: Reizigersvereniging Rover, afdeling Regio Amsterdam (Amsterdam@rover.nl)**

Rover verzoekt u bij agendapunt 10 over de herinrichting van de Kinkerstraat:

1. de besluitvorming te beperken tot fase 1.
2. voor fase 2 een nieuw ontwerp te maken dat recht doet aan een hoogwaardig karakter voor het openbaar vervoer, bestaande uit haltes op de plekken waar de passagiers moeten zijn, te weten bij de Ten Katemarkt en de Jan-Pieter Heijestraat, en het zoveel mogelijk handhaven van de vrije trambaan in beide richtingen, dus geen menging van tram- en autoverkeer, om zo de gemiddelde snelheid en betrouwbaarheid van de beide tramlijnen juist te bevorderen.

**Toelichting:**

1. Tramlijn 17 is een van de drukste tramlijnen van de stad, ook tijdens de coronapandemie. Het aantal reizigers is de laatste jaren alleen maar gestegen. Deze tramlijn, evenals lijn 7, vervult een grootstedelijk karakter.
2. De gemeente wil een autoluwe stad met prioriteit voor voetgangers, fietsers en het OV. Uit de vorig jaar verstrekte cijfers blijkt dat verreweg de meeste verplaatsingen in de Kinkerstraat met de tram worden gemaakt, terwijl het OV er in deze herprofilering het slechtst van afkomt. Dit doet geen recht aan bevordering van het OV-gebruik.
3. Bredere en comfortabele haltes kunnen met enige goede wil ook bij de Ten Katemarkt en de Jan-Pieter Heijestraat gerealiseerd worden.
4. Voor de reiziger telt de reistijd van deur tot deur. Die wordt slechter omdat de meeste passagiers straks verder moeten gaan lopen naar de plekken waar ze willen zijn: de Ten Katemarkt en het kruispunt van 2 winkelstraten (Kinkerstraat/ Jan-Pieter Heijestraat). De tram wordt ook nog eens langzamer door verlaging van de snelheid en onbetrouwbaarder door menging met het autoverkeer. Langere rijtijden leiden ook tot hogere exploitatiekosten. Die dienen niet gecompenseerd te worden door haltes op te heffen.
5. In dit project blijft de Kinkerstraat een doorgaande autoroute stadinwaarts vanaf de Johan Huizingalaan via de Robert Fruinlaan, Postjeweg en Kinkerstraat tot de Marnixstraat. Bij groei van de stad en concentratie van autoverkeer op dit soort hoofdroutes zal het alleen maar drukker worden. Er is geen enkele autoremmende maatregel voorzien. Verkeersdrempels voor de auto zijn niet mogelijk, omdat er geen vrije trambaan meer is. De situatie tussen de Kinkerbrug en Jan-Pieter Heijstraat wordt voor de tram zelfs nog slechter: achter de auto's aanrijden en geen verkeerslichten met prioriteit bij de kruising.
6. Handhaaf verkeerslichten bij de Ten Katemarkt en de Jan-Pieter Heijestraat, met prioriteit voor de tram. Anders zet elke overstekende voetganger de tram stil.
7. Het budget van de Vervoerregio Amsterdam (Euro 4,45 miljoen) dient aan daadwerkelijke verbetering van het OV besteed te worden en niet aan dit project in deze vorm.
8. Het is wederom teleurstellend dat de inspraak voor een project van grootstedelijk belang alleen op buurtniveau plaats vindt en niet met trampassagiers die uit andere wijken en stadsdelen komen.