

Vooruitgang gewenst

**Amsterdam moet meer werk maken van een
vlotte doorstroming van tram en bus**



Rover afdeling Regio Amsterdam

Augustus 2020

ROVER

1. Inleiding

In de autoluwe stad moet het openbaar vervoer nog meer dan voorheen een aantrekkelijk alternatief zijn voor het gebruik van de auto. Een vlotte doorstroming van tram en bus is daarvoor essentieel.

Momenteel kunnen trams en bussen op tal van plaatsen nog allerm minst vlot en betrouwbaar doorrijden. Ook maakt de gemeente in beleid en uitvoering soms nog steeds keuzes die contraproductief uitpakken voor de snelheid en betrouwbaarheid van het reizen met tram en bus, zoals het opheffen van vrije trambanen.

Rover roept de gemeente op om hier verbetering in te brengen, in het belang van de OV-reizigers en van het streven naar een betere mobiliteit in een autoluwe stad.

Hieronder geven wij in hoofdstuk 2 (blz. 3) onze duiding van de doorstromingsproblematiek. In hoofdstuk 3 (blz. 4) stellen wij voor te komen tot een actieplan doorstroming.

Een casus (lijn 17) en een suggestie voor inrichtingsprincipes van stadsstraten in een autoluwe stad hebben wij als bijlagen opgenomen (vanaf blz. 11).



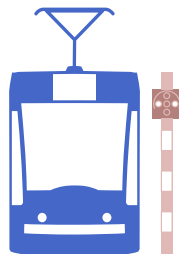
2. Doorstromingsproblematiek

De reiziger wil zich met het openbaar vervoer vlot en met een voorspelbare reistijd kunnen verplaatsen. In de vooroorlogse en fijnmazige stad is dat geen kwestie van hoge maximumsnelheden en lange afstanden tussen de haltes. Belangrijk is vooral dat tram en bus tussen de haltes goed kunnen doorrijden en op de haltes niet nodeloos lang stilstaan. Een aldus 'getrimde' rijtijd zonder grote schommelingen is ook van belang voor een optimale inzet van materieelcapaciteit en personeel.

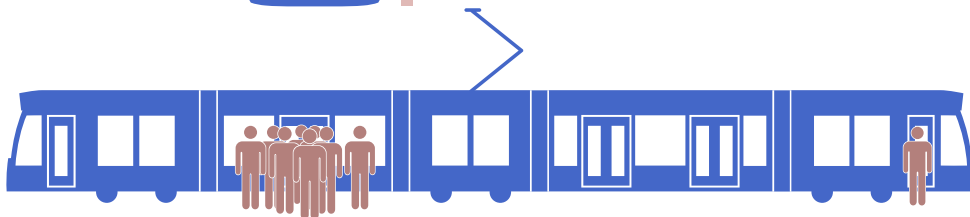
Helaas zien we op tal van trajecten dat de doorstroming slechter dan wenselijk en mogelijk is. De afgelopen jaren was de gemeentelijke reflex vooral het opheffen van haltes. Daarentegen is weinig of geen actie ondernomen op andere oorzaken van oponthoud:



✘ hinder door langzaam rijdend en stilstaand autoverkeer, door het ontbreken van een eigen baan



✘ buitenproportioneel lang moeten wachten bij verkeerslichten (ook waar tram en bus een eigen baan hebben)



✘ lang stilstaan aan haltes door kaartverkoop op het voertuig en instappen door slechts één deur

Een oorzaak apart zijn de maatregelen van de afgelopen jaren om de verkeersonveiligheid tegen te gaan, met een lagere maximumsnelheid in een aantal straten en 'duurzaam veilig'-hindernissen op stadswegen waar ook buslijnen rijden. De bussen hobbelen hier nu letterlijk mee in de vertraagde autostroom. Deze bron van vertraging speelt het OV vooral in buitenwijken steeds meer parten.

Over de jaren heen ziet Rover dat de rijtijden van tram en bus, ondanks de vele halte-opheffingen, ongeveer gelijk blijven¹. Het schrappen/samenvoegen van haltes heeft dus eigenlijk vooral een sluipende verslechtering van de doorstroming gecompenseerd. Om dat te bereiken is wel een prijs betaald: door te lang geworden loopafstanden heeft het OV een aantal inwoners van zich vervreemd.

Bij het schuiven met haltes signaleert Rover ook nog een ander probleem: in diverse gevallen wordt voor de haltes een ligging gekozen die ongunstig is ten opzichte van belangrijke looproutes in de buurt of die slecht uitpakt voor overstappende reizigers.

¹ Zie bijlage.

² Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, MobiliteitsAanpak Amsterdam, 2013, blz. 50.

³ Beleidskader Verkeersnetten, 2018, blz. 29.

⁴ Manifest *De Stad van de toekomst is Autoluw* (oktober 2019) van Cliëntenbelang Amsterdam, Fietsersbond afdeling Amsterdam, MENSenSTRAAT, Comité Parkeervrije Frans Halsbuurt, Rover

3. Actieplan doorstroming

De reiziger wil openbaar vervoer dat je vlot en met een voorspelbare reistijd naar je bestemming brengt. Het is aan de gemeente om hiertoe de juiste voorwaarden te scheppen. Dit begint met het stellen van eisen en het maken van keuzes met de juiste prioriteiten.

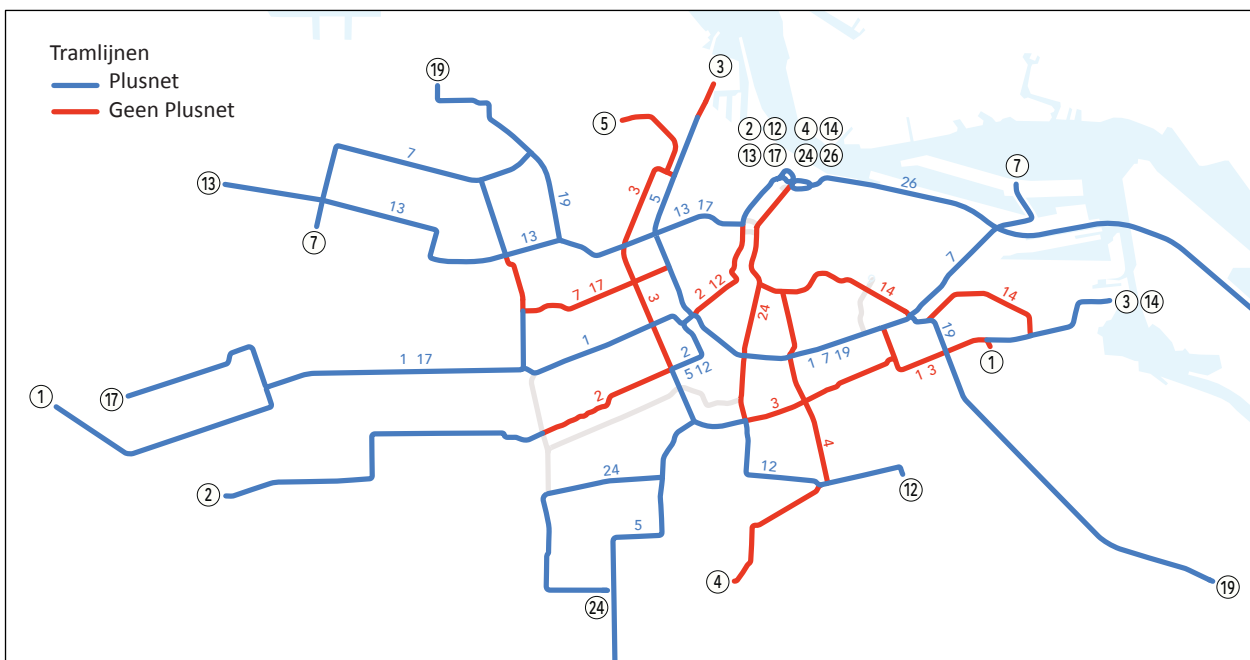
3.1. Uitbreiding Plusnet

Een belangrijke factor bij het al of niet toekennen van prioriteit aan het OV is het onderscheid tussen het 'Hoofdnet' en het 'Plusnet'. Op trajecten die deel uitmaken van het Plusnet hebben snelheid en betrouwbaarheid een hoge prioriteit en gelden daarvoor streefwaarden; op het Hoofdnet is dit niet het geval. Deze prioriteiten zijn richtinggevend bij herinrichting van straten, de voorrangsverlening op kruispunten en de inzet van investeringsmiddelen.²

Het onderscheid tussen Hoofdnet en Plusnet is geïntroduceerd in de beleidsnota MobiliteitsAanpak (2013) en vastgelegd in het Beleidskader Verkeersnetten (2018). In het voorafgaande Beleidskader (van 2005) gold de hoge prioriteit voor snelheid en betrouwbaarheid nog voor vrijwel het hele tramnet en ook voor veel meer bustrajecten dan nu.

Door de lagere status van de Hoofdnet-trajecten heeft de doorstroming van het OV hier geen prioriteit, zodat tram en bus gehinderd blijven worden door autoverkeer. Deze situatie wordt bij herinrichtingsplannen bestendig of zelfs verergerd.

Onderstaand kaartje laat de huidige indeling van het tramnet zien. De rode lijnen hebben dus in 2013-2018 een lagere prioriteit gekregen.



² Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, MobiliteitsAanpak Amsterdam, 2013, blz. 50.

Rover pleit voor een herziening, waarbij het Plusnet OV wordt uitgebreid tot alle routes waarover substantiële reizigersstromen worden afgewikkeld. Daarbij zouden de volledige routes van alle tramlijnen en van alle belangrijke buslijnen de Plusnet-status moeten krijgen. Hier zijn meerdere aanleidingen voor:

- In het Beleidskader Verkeersnetten 2018 wordt in de toelichting nog geconstateerd dat het OV-gebruik in Amsterdam sinds 2005 ongeveer gelijk is gebleven. Amsterdammers zijn minder gebruik gaan maken van het OV en toeristen juist meer.³ Maar het OV-gebruik is vooral de laatste jaren juist sterk gegroeid; van 2013 tot 2019 per saldo met bijna 30%.
- De lagere prioriteit voor een aantal tramroutes is mede ingegeven door de komst van de Noord/Zuidlijn, maar met de bijbehorende wijzigingen in het tramnet (en het gebruik daarvan) is geen rekening gehouden. Vanuit West zijn bijvoorbeeld meer mensen met lijnen gaan reizen die door de Kinkerstraat rijden, vanwege het wegvallen van lijn 14 en het ‘omklappen’ van lijn 1. De Kinkerstraat (lijnen 7 en 17) verwerkt meer reizigers dan de Overtoom maar is geen onderdeel van het ‘Plusnet’.
- Door economische groei, trek naar de stad en autoluw-beleid zal het OV-gebruik veel sterker stijgen dan in 2018 nog was voorzien. De gemeente en de regio willen in het Regionale OV Toekomstbeeld 2040 komen tot een schaa sprong van het OV. Het stedelijke net moet daarop in al zijn ‘dragere’ berekend zijn.
- Een keten is zo sterk als de zwakste schakel: de betrouwbaarheid en snelheid van iedere lijn die ertoe doet moet over de hele route zijn gewaarborgd. Sommige lijnen, zoals de tramlijnen 1, 7 en 17, zijn gedeeltelijk ‘Plusnet’ maar op sommige delen niet, zoals het kaartje laat zien. De vertraging die hier ontstaat verbreidt zich als een olievlek over het verdere net en schaadt daarmee de kwaliteit en capaciteit van het OV in een veel groter gebied.

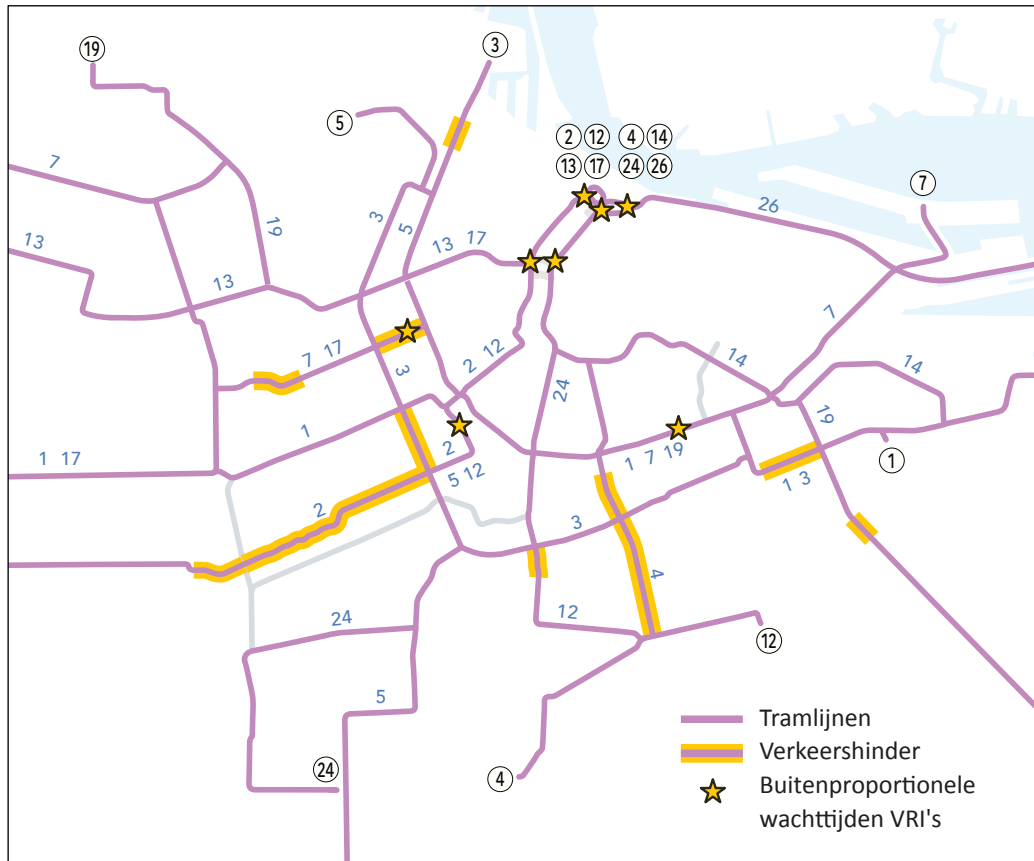
3.2. Analyse en actieprogramma verbeterpunten

Rover stelt voor om een gerichte analyse te maken van waar de doorstroming verbeterd kan worden en deze te koppelen aan een actieprogramma. De prioriteit voor de tram moet hierbij liggen in het centrum en de negentiende-eeuwse wijken: hier is de gebruiksintensiteit van het OV groot, de verkeersruimte beperkt en staat de doorstroming het meest onder druk.

In de naoorlogse wijken zijn belangrijke busroutes het meest urgent, vooral daar waar regelmatig sprake is van ernstige autohinder. De maatregelen moeten niet alleen worden gericht op R-netlijnen, maar ook op andere buslijnen die veel reizigers vervoeren. Enkele voorbeelden van belangrijke busroutes met ernstige verkeershinder zijn: Bijlmerdreef en Amstelveenseweg tussen Kalfjeslaan en VU.

Op onderstaand kaartje geeft Rover een voorschot op een dergelijke analyse voor de tram, met trajecten waar regelmatig verkeershinder is en locaties met lange wachttijden voor de tram bij verkeerslichtinstallaties.

³ Beleidskader Verkeersnetten, 2018, blz. 29.



Hobbemastraat/Stadhouderskade: Plusnet OV, en toch maar één tram of bus per verkeerslicht-cyclus (met ongelijke fasen, dus ook nog wederzijdse hinder), en dan weer lang rood.

3.3. Doorlichting bestaande herinrichtingsplannen

Een derde maatregel die Rover voorstelt is het doorlichten van bestaande gemeentelijke plannen voor herprofileringen. Die dienen getoetst te worden aan de eis van vlotte en ongehinderde doorstroming. Hierbij moet niet alleen worden

gekeken naar het huidige aanbod en gebruik van het OV; de plannen moeten ook beoordeeld worden op de hogere frequenties en betere doorstroming die nodig zijn voor de Agenda Autoluw.

Daarbij zou bijvoorbeeld vaker naar een inrichting met eenrichtingsverkeer voor de auto en minder parkeerplaatsen kunnen worden gekeken.

3.4. Herijken beleid opheffen en verplaatsen van haltes

De hoogste waarden voor traject snelheid zijn te bereiken door alle haltes 'samen te voegen' met een van beide eindpunten. Alleen vervoeren de trams en bussen dan vrijwel geen reizigers meer. Het aantal haltes moet dus een optimum zijn tussen een goede bereikbaarheid van het OV voor reizigers in de buurt en een goede gemiddelde snelheid voor doorgaande reizigers.

Alleen is, zoals wij in het voorgaande al hebben aangegeven, het aantal haltes zeker niet de enige factor die op de snelheid van invloed is. Rover vindt dat de balans de afgelopen jaren te veel en te eenzijdig is doorgeslagen naar opheffingen en samenvoegingen van haltes.

Rover pleit daarom nadrukkelijk voor bezinning op dit punt. Naarmate het OV meer mensen in de stad letterlijk voorbijrijdt, haken meer mensen af voor wie lange loopafstanden onaantrekkelijk of zelfs onmogelijk zijn. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het OV is niet alleen maar een forenzen- en toeristenvoorziening.

Bij deze bezinning moeten ook de uitgangspunten – of het gebrek daaraan – voor de locatiekeuze van haltes worden betrokken.

Een optimale halteliggering vanuit OV-oogpunt blijkt bij herinrichting van straten geen eis maar een sluitpost te zijn. Bij het maken van een ruimtelijk ontwerp gelden voor haltes wel functionele eisen (breedte, lengte, toegankelijkheid, theoretisch bereik), maar een eis aan de ligging ontbreekt. Het gevolg is dat haltes terecht komen op plekken waar de ontwerper ze, gegeven de wel gestelde eisen, het beste 'kwijt' kon.

Zo zijn al veel haltes verdwenen van locaties die in het verleden juist vanwege hun ligging waren gekozen: met korte en makkelijke looproutes naar de buurt, belangrijke attractiepunten of – ingeval van overstappunten – haltes in kruisende straten. Looptijd en een gemakkelijke overstap zijn voor de reizigers belangrijke onderdelen van de reis. Het zijn daarmee essentiële kwaliteitskenmerken van het totale OV-systeem. De huidige aanpak miskent dit.

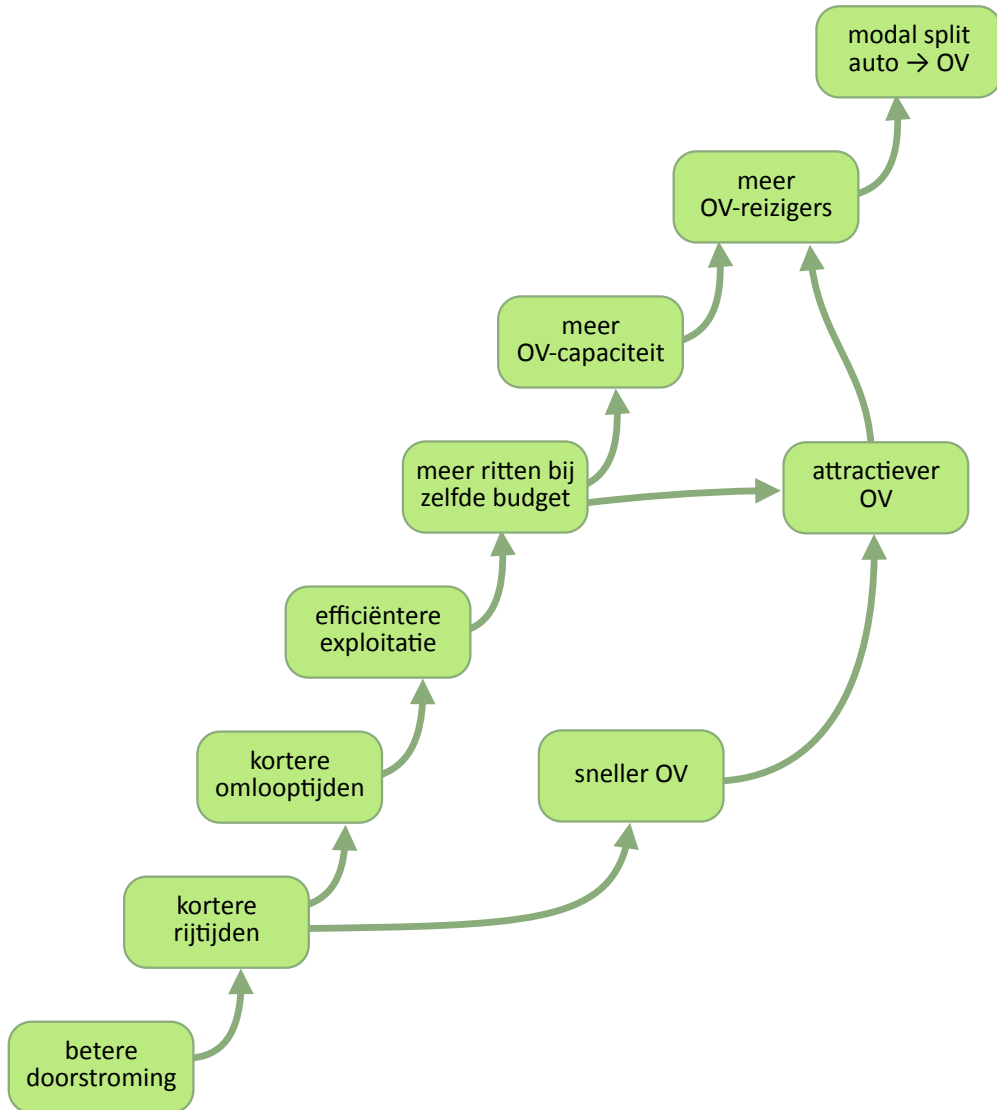
3.5. Halteringstijd

De tijdsduur van de haltering heeft naast inrichting van de halte en de verkeerslichten ook te maken met het instapregime en kaartverkoop en de drukte in het voertuig (als de tram erg vol is, duurt het in- en uitstappen ook langer). Hogere frequenties kunnen de druk spreiden en verhogen ook de aantrekkingskracht. Ook dat moet bij een betere doorstroming meegenomen worden. Op drukke lijnen zouden ook langere trams kunnen worden ingezet, op routes waar dat inpasbaar is. De halte-inrichting moet daar dan rekening mee houden.

Ondanks toezeggingen aan de RAR ontbreekt een goede analyse om de halterings-tijden te verkorten.

3.6. Tenslotte

Rover is ervan overtuigd dat een actieplan 'doorstroming tram en bus' dringend noodzakelijk is om de kwaliteit en effectiviteit van het OV op een hoger peil te brengen. Wij zien dit als een onmisbare pijler onder het beleid voor een betere mobiliteit in en naar de stad en een betere leef- en verblijfskwaliteit.





Boven: de Kinkerstraat bij de Nicolaas Beetsstraat (gezien naar het noordoosten) omstreeks 1908. Het verkeer is natuurlijk veel minder druk dan nu, maar ook dient de straat nog niet als parkeerruimte. De straatbreedte staat volledig ter beschikking van rijden, lopen en verblijven. (Foto uit de beeldbank van het Stadsarchief.)

Onder: ongeveer dezelfde locatie en kijkrichting in 2020. De tramsporen liggen opnieuw uit het midden, nu aan de andere kant en op een vrije baan – maar in dat laatste wil het stadsdeel nu verandering brengen.

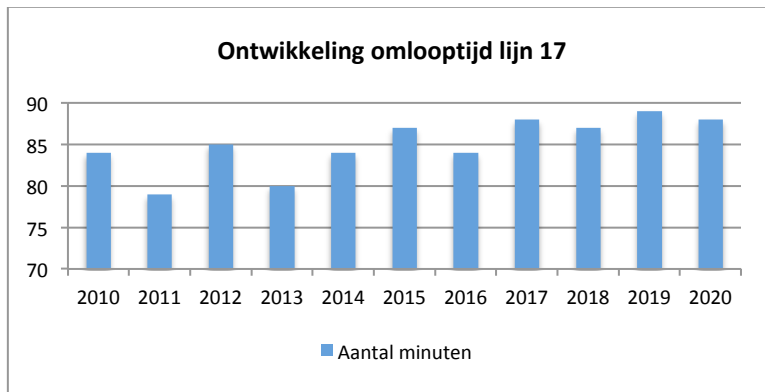


Deze foto's laten zien wat het resultaat is als smalle straten met belangrijke doorgaande OV- en fietsroutes tevens als parkeerruimte moeten dienen. Boven de Koninginneweg, onder de Kinkerstraat tussen Kinkerbrug en Jan Pieter Heijestraat.



Bijlage 1: casus lijn 17

Onderstaande grafiek toont de ontwikkeling van de omlooptijd (= rijtijden heen en terug + wachttijd aan beide eindpunten) van lijn 17 in de periode 2010-2020. De route is in die jaren niet gewijzigd. Getoond is de omlooptijd in de middagspits, omdat dit de beste benadering geeft van de ontwikkeling in zuivere rijtijd. Buiten de spits wordt meer buffertijd aan de eindpunten in de dienstregeling opgenomen.



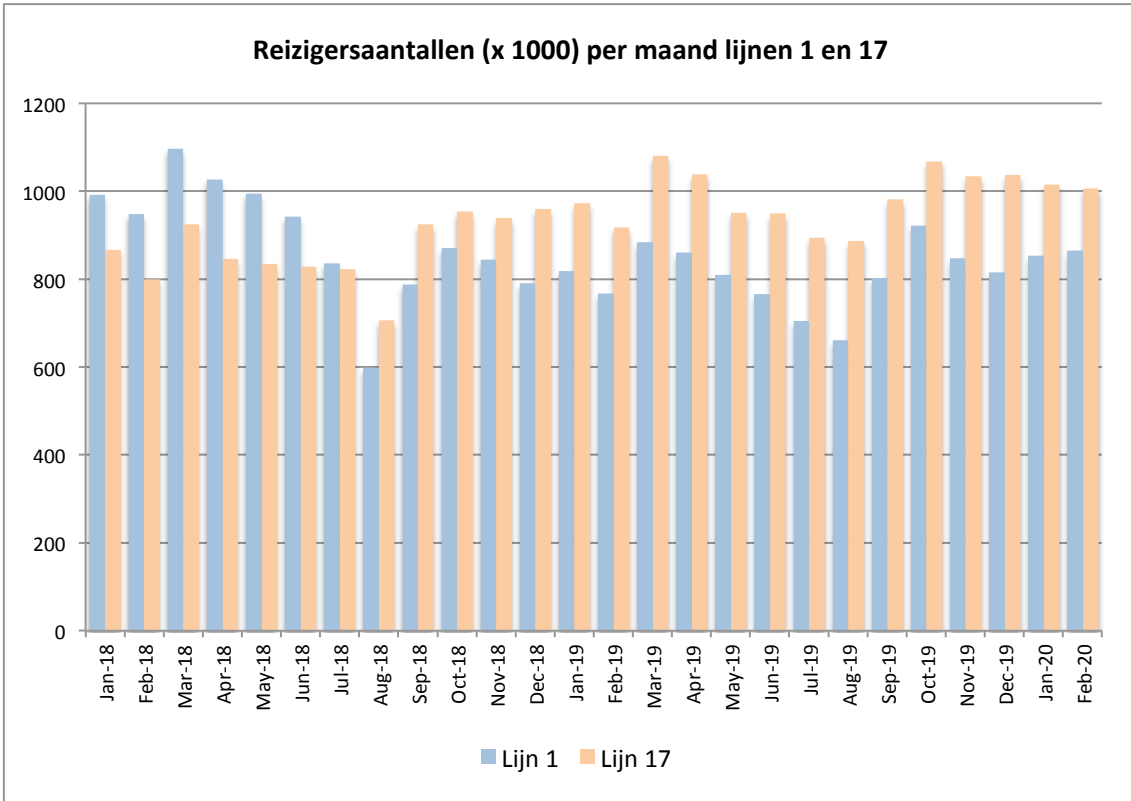
De route van lijn 17 is in deze periode niet gewijzigd. Wel zijn de volgende haltes opgeheven:

- Tussen Meer/Hoeken (gecombineerd met Wolbrantskerkweg);
- Cornelis Lelylaan/Piet Wiedijkstraat;
- Hoofdweg/Surinameplein;
- Martelaarsgracht (alleen richting CS).

Rover signaleert op deze route de volgende knelpunten:

- Op het kruispunt Martelaarsgracht/Prins Hendrikkade is een starre verkeersregeling, dus zonder prioriteit voor de tram. Per fase kan slechts één tram passeren; een volgende tram moet namelijk wachten voor de voetgangersoversteekplaats Nieuwendijk om deze niet te blokkeren, en overstekende voetgangers hebben voorrang.
- De trams staan vaak zeer lang stil bij de halte Magna Plaza op de Nieuwezijds Voorburgwal. Op de halte kan slechts één tram tegelijk laten in- en uitstappen. De starre verkeerslichtregeling kent geen prioriteit toe aan de tram. Bovendien is het voorsorteespooor richting Raadhuisstraat verdwenen, waardoor nu 5 tramlijnen voor hetzelfde verkeerslicht moeten wachten.
- Kruising Marnixstraat/Rozengracht: congestie van OV, taxi's en gemeentelijke voertuigen op de vrije baan. De tramlijnen 17 en 19 moeten hier in verschillende richtingen afslaan met allemaal eigen fases in de verkeerslichten.
- Straten zoals de Raadhuisstraat en Kinkerstraat werden in het verleden in de spitsuren vrijgehouden van geparkeerde auto's. De verkeerspolitie zette hier een vast team motorrijders in. Dit gebeurt niet meer: het autoverkeer rijdt altijd mee met het tramverkeer dat daardoor ook vaak vast komt te staan.
- De opening van de Kinkerbrug (alleen buiten de spitsuren) kan leiden tot 5 tot 10 minuten vertraging.

Uit de vervoerscijfers blijkt dat lijn 17 na de lijnwijzigingen van 2018 in zijn geheel drukker is geworden dan lijn 1 (die, gedeeltelijk over hetzelfde traject, ook naar Osdorp rijdt, maar sinds juni 2018 via de Binnenring naar het Muiderpoortstation gaat in plaats van naar het CS). Op basis van deze totaalaantallen voor de hele lijn kan uiteraard geen vergelijking worden gemaakt voor bepaalde trajectdoorsneden, bijvoorbeeld de Overtoom (waar ook lijn 11 reed) en de Kinkerstraat (waar ook lijn 7 rijdt). Uiteraard beschikt het GVB wel over deze gegevens.



Bijlage 2: Inrichtingsprincipes stadsstraten autoluwe stad

In de autoluwe stad worden lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik bevorderd. De inrichting van straten moet hier zoveel mogelijk recht aan doen, op basis van de autoluwe principes die het beleid beoogt. Rover doet hieronder een aantal suggesties voor inrichtingsprincipes.

- Uitgangspunten van het Manifest *De stad van de toekomst is Autoluw*⁴ hanteren voor lopen, fietsen, OV.
- Looproutes tenminste 2 meter breed, bij nieuwe situaties in principe 2,40 meter.
- Heldere inrichting van stoepen, ook voor visueel gehandicapten, dus geen vreemde slingers, verspringing en uitsteeksels op de stoep.
- Obstakelvrije stoepen en handhaving (reclameborden, geparkeerde voertuigen, fietsparkeren, geveltuintjes) en vastleggen hoe de breedte gemeten wordt
- Fietspaden voldoende breed, afhankelijk van hoeveelheid fietsverkeer.
- Waar nodig onderscheid tussen doorgaande fietsroutes en ontsluitingsverkeer voor de fiets, met name in het centrum.
- Tramhaltes zijn en blijven op plekken waar de trampassagier wil zijn, zoals bij markten en winkels en bij kruispunten met een andere tramlijn om makkelijk over te kunnen stappen.
- Functie en breedte van de servicestrook: voldoende ruimte voor laden/lossen, fietsparkeren en ondergrondse vuilcontainers, waar dat kan. Deze functies kunnen worden samengebracht in een servicestrook van 2,5 a 3 meter breed.
- Bij ruimtegebrek:
 - verminderen of opheffen van autoparkeren;
 - eenrichtingsverkeer voor auto's en vermindering doorgaand autoverkeer door een andere verkeerscirculatie;
 - beperken breedte laden/lossen; zo nodig laden/lossen op de autorijbaan;
 - voor fietsparkeren de nietjes niet haaks op de rijrichting, maar diagonaal of parallel aan de rijrichting.
- Meer verwijzing naar de autoparkeergarages en fietsenstallingen.
- Actief P&R beleid.
- Aanpak stadsdistributie.
- Evaluatie parkeervergunningen/ontheffingen bedrijfsvoertuigen.
- Eenduidigheid in situering verkeerslichten en oversteekplaatsen (voor alle verkeersdeelnemers en locaties).
- Neem goede inrichtingsvoorbeelden (bijvoorbeeld de Overtoom en de Jan Evertsenstraat tussen Krommert en Mercatorplein) zo veel mogelijk over. De Plantage Middenlaan bij de Hortus is een mooi voorbeeld van vergroening, waarom de Gemeenteraad heeft gevraagd. Waar de trambaan niet moet kunnen worden overgestoken is het aanplanten van heggen ook een mogelijkheid.

Uitwerking voor symmetrische Stadsstraten met openbaar vervoer

- In symmetrische Stadsstraten een vrijliggende trambaan in het midden van het wegprofiel. Een actueel voorbeeld is de De Clercqstraat, van 24 meter breed. Plusnet Fiets, OV en Lopen.
- Voor de drie plusnetten is per richting minimaal 8 meter nodig van de 12 beschikbare meters (trambaan 3 meter + fietspad 2,5 meter + voetpad 2,5 meter). Aan een zijde van de

⁴ Manifest *De Stad van de toekomst is Autoluw* (oktober 2019) van Cliëntenbelang Amsterdam, Fietsersbond afdeling Amsterdam, MENSenSTRAAT, Comité Parkeervrije Frans Halsbuurt, Rover afdeling Regio Amsterdam, Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad.

trambaan is ruimte voor een eenrichtings-rijbaan (3 meter). Aan de andere zijde voor een servicestrook. Dus eenrichtingsverkeer voor de auto.

Uitwerking voor niet-symmetrische Stadsstraten met openbaar vervoer

- In straten als de Kinkerstraat ligt de trambaan uit het midden, een bewuste keuze bij de vorige herinrichting waarbij eenrichtingverkeer werd ingevoerd. De Kinkerstraat is 20-23 meter breed en Plusnet Fiets en Lopen. Herinrichting betekent ten zuiden van de trambaan dat er feitelijk alleen ruimte blijft voor autorijbaan en fietspad/fietsstrook (3 meter + 2,5 meter). Fietsparkeren kan alleen in smallere, schuine vakken.
- Terugdringen/opheffen autoparkeren.
- Laden en lossen zo nodig op de autorijbaan, zoals vaak al de praktijk is.
- Bij tramhaltes met een oversteekplaats, zoals Ten Katemarkt, zal het fietspad smaller zijn, mede om oversteekbaarheid voor de voetganger beter te maken.