

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Jan Slootjes
Telefoon 511 36 74
E-mail: g.slootjes@haarlem.nl
SO/PM Reg.nr. 2007/229838
Te kopiëren: A, B en C
B & W-vergadering van 8 januari 2008

Onderwerp

Bussen op de Jansweg

Bestuurlijke context

De presentatie van de plannen voor het Stationsplein in Lion d'Or waarmee het college op 8 mei 2007 instemde heeft geleid tot reacties over de hoeveelheid bussen op de Jansweg. Deze reacties hebben ook de commissie Stedelijke Ontwikkeling bereikt.

De commissie is een nadere bespreking van dit aspect van het project Stationsplein toegezegd.

In de bijgevoegde notitie "Bussen door de Jansweg" (met bijlagen) worden de achtergronden van het project Stationsplein geschetst die hebben geleid tot onze keuze het busverkeer te concentreren op de Jansweg. Deze keuze ligt geheel in de lijn van het Masterplan Spoorzone en vloeit voort uit onze wens het Stationsplein en de Kruisweg de o.a. in het Schetsboek Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit geschetste kwaliteitsimpuls te kunnen geven.

De notitie schetst een integraal beeld van achtergronden en pro's en contra's en vormt zo een goede onderlegger voor de, de commissie toegezegde, discussie over "Bussen op de Jansweg".

Commissieparagraaf:

- *verantwoording over gevoerde beleid afleggen+ ritme bieden voor discussie + bespreking consequenties voor vervolg*

B&W-besluit:

1. De bijgevoegde notitie te bespreken met de commissie Ontwikkeling.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft perstoelichting.

De presentie van de plannen voor het Stationsplein heeft naast veel instemming met de plannen ook tot commentaar geleid. De gedachte om al het busverkeer via de Jansweg naar het Stationsplein te voeren is bij de bewoners van de Jansweg niet in goede aarde gevallen. De commissie Stedelijke Ontwikkeling is een discussie over dit onderwerp toegezegd.

In deze notitie “Bussen op de Jansweg” wordt na een schets van de achtergronden bij de aanpak van het project Stationsplein achtereenvolgens stilgestaan bij de verkeersaspecten van het plan, worden de pro’s en contra’s van “de bus door de Jansweg” geschetst en wordt afgesloten met een vergelijking van een aantal andere busintensieve situaties in Nederland.

Achtergronden

Inleiding

Bij het station Haarlem Centraal wil Haarlem excelleren in een optimale scheiding van verkeersstromen om de bezoeker van Haarlem een overzichtelijke entree naar de stad te bieden. Onderdelen van het integrale plan zijn een compact, dynamisch busstation (ook voor de Zuid Tangent) met een comfortabele wachtruimte onder de monumentale rijtuigkap, een autoluwe omgeving, een aantrekkelijk en overzichtelijk ingericht plein, een uitnodigende wandelroute naar de binnenstad door een van Haarlems mooiste winkelstraten en tot slot een grotendeels ondergrondse fietsenstalling onder het nieuwe plein om de zee van geparkeerde fietsen die er nu staan een goede plek te bieden.

Rond het station Haarlem concurreren alle denkbare verkeersstromen met elkaar: autoverkeer, busverkeer, fietsverkeer en voetgangers betwisten elkaar de schaarse ruimte. Op het Kennemerplein, in de Jansweg, Kruisweg, Lange Herenstraat en Parklaan is het een mengelmoes van verkeersdeelnemers. De belangrijkste bestemmingen zijn daarbij Station en de parkeergarage Stationsplein enerzijds en de binnenstad van Haarlem zelf anderzijds. De openbare ruimte wordt ervaren als lelijk, rommelig en onaantrekkelijk.

Voordelen

Het Masterplan Spoorzone, dat in november 2003 door de Raad werd geaccordeerd als de visie voor de toekomst, heeft voor het Stationsplein e.o. een duidelijk toekomstig verkeerskundig patroon neergelegd. Dat patroon kent als basis de ontvlechting van de verschillende verkeersstromen in en direct rond het station van Haarlem.

Het is een middel om de openbare ruimte op het westelijk deel van het Stationsplein en in de Kruisweg een kwaliteitsimpuls te geven waarmee een hoogwaardig verblijfsgebied met een logische, goed bemeten loop- en fietsroute naar de binnenstad ontstaat. Net zoals in de Zijlstraat biedt deze aanpak de middenstand mogelijkheden om een ander en beter winkelaanbod te realiseren op de route van Station naar Grote Markt ten behoeve van de bezoeker van de stad.

De voordelen zijn evident, het mooiste station van Nederland krijgt bijpassende pleinen.

De bezoeker van Haarlem krijgt een comfortabele route naar het economische hart van de stad. In het onlangs afgesloten Convenant “Versterking van de economische positie van de Binnenstad van Haarlem 2007 – 2012” wordt uitvoerig stilgestaan bij de noodzaak van deze kwaliteitsimpuls.

Het scheiden van het verkeer rond het Stationsplein, het ontvlechten, is dus een middel om een doel, namelijk een optimale stedelijke kwaliteit, in economische, in ruimtelijke en in verkeerskundige zin te bereiken. Een doel dat zowel geldt voor het Stationsplein, als voor de looproute naar de stad.

Nadelen.

Om de Kruisweg een mooie winkelstraat te maken is het noodzakelijk het busverkeer op de Jansweg te concentreren. Dat betekent een verdubbeling van het busverkeer in de Jansweg en ook bussen op de Parklaan noord. Daartegenover staat een afname van het doorgaande autoverkeer via de Jansweg. Op dit moment gebruiken in de avondspits 325 auto's per uur de Jansweg. Indien het doorgaande verkeer wordt geweerd scheelt dat 200 à 250 voertuigen.

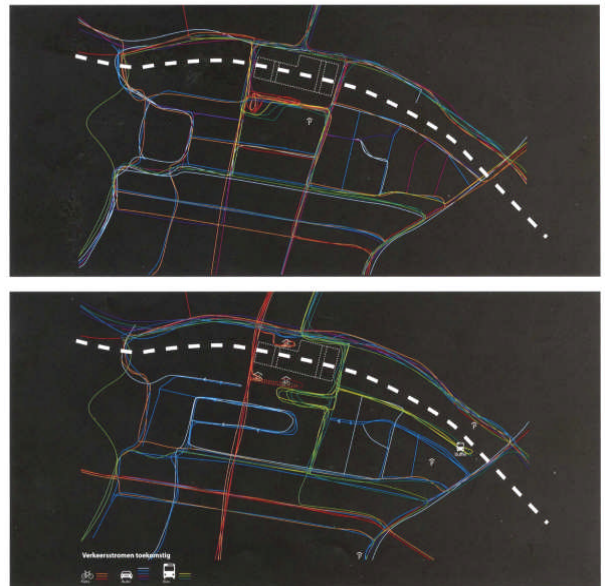
Ondanks deze feiten zal de situatie anders worden voor bewoners van de Jansweg en de Parklaan noord. Een aantal bewoners tekent daarom bezwaar aan tegen het concentreren van het busverkeer door de Jansweg. Deze signalen zijn politiek opgepakt. Met deze notitie vormt de onderlegger voor een door wethouder Divendal de commissie Stedelijke Ontwikkeling toegezegde discussie over de bus op de Jansweg.

De uitwerking

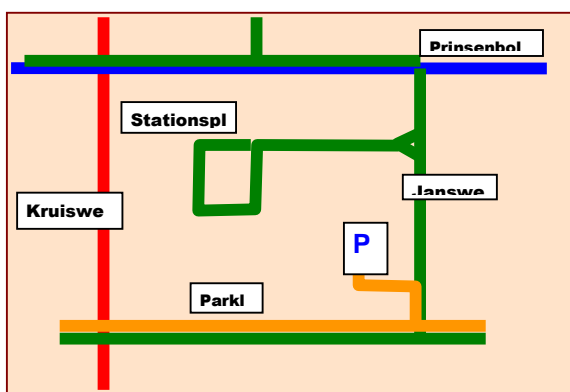
In het Masterplan is schematisch de structuur van de nieuwe verkeersafwikkeling geschetst.

Belangrijkste kenmerken:

- het voetgangersverkeer vanaf Stationsplein van en naar de binnenstad wordt vooral geconcentreerd en geoptimaliseerd via de Kruisweg en Kruisstraat;
- autoverkeer op regionaal en stedelijk vlak wordt vooral afgewikkeld via de Bolwerkenroute;
- busverkeer van en naar het Stationsplein wordt afgewikkeld via de Jansweg in beide richtingen;
- het fietsverkeer in noord-zuid richting v.v. wordt vooral afgewikkeld via de Kruisweg, waarbij de toegang tot de centrale fietsstalling(en) ook aan deze route worden geconcentreerd;
- het lokale autoverkeer (ook met bestemming centrum/binnenstad) wordt afgewikkeld via de Parklaan;
- het Stationsplein zelf krijgt vooral aan de westzijde het karakter van een voetgangersdomein, aan de oostzijde zal vooral het centrale busstation wordt geconcentreerd.



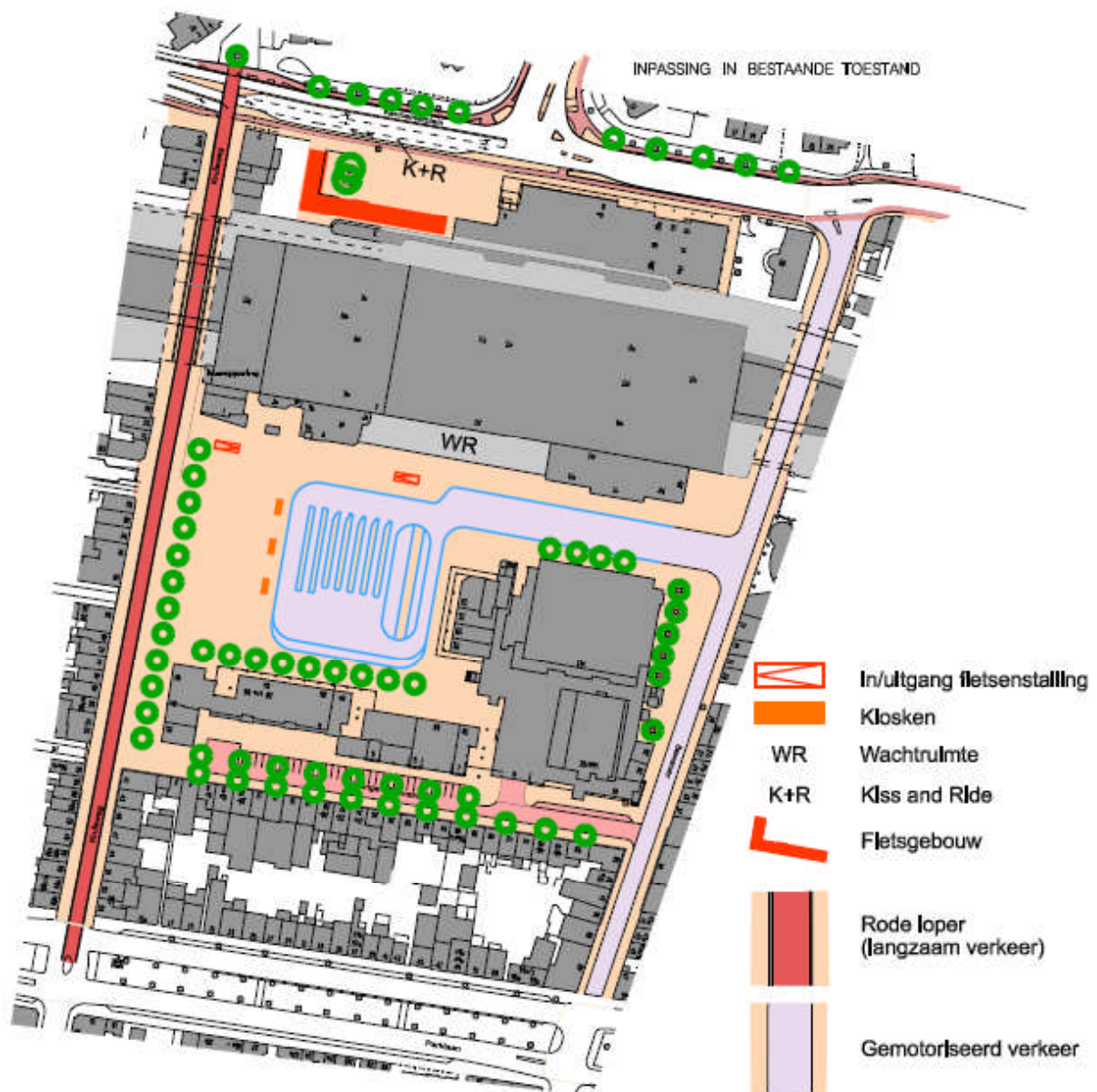
Oorspronkelijk werd uitgegaan van het slopen van de Beijneshal en onderliggende parkeergarage. In mei 2006 werd die koppeling verlaten om de planvorming niet te frustreren en om de verschillende subsidiebronnen, die de kwaliteitsimpuls van de Stationsomgeving mede mogelijk maken, niet in gevaar te brengen.



Schematische weergave verkeersafwikkeling

- Regionaal/stedelijk autoverkeer
- Regionaal/stedelijk autoverkeer
- Busverkeer

De planopzet is op 25 mei jl. gepresenteerd in Lion d’Or en is in onderstaande afbeelding weergegeven:



De verkeersafwikkeling in de nieuwe planopzet verschilt wezenlijk van de huidige situatie en vraagt de nodige aandacht bij de vertaling naar de praktijk. Immers ook lokale ontsluitingen, de bereikbaarheid van diverse vestigingen en de ruimtelijke invulling daarvan vragen ook om de nodige aanpassingen.

De cijfers:

Onderstaande tabel geeft een impressie over de veranderingen in de verkeersintensiteiten op de diverse relevante wegen op en rond het Stationsplein:

Wegvak	Etmaal inclusief bussen (mvt/etmaal)	
	2007	2015
Prinsenbolwerk	20.300	20.210
Kennemerplein oost	24.100	21.500
Kennemerplein west	20.200	17.015
Statenbolwerk	17.500	18.365
Kruisweg noord	6.500	1.250
Kruisweg midden	4.925	300
Kruisweg zuid	5.300	0
Jansweg noord	3.135	760
Jansweg midden	3.000	1.780
Jansweg zuid	3.750	4.080
Parklaan west	7.285	8.300
Parklaan midden	4.780	6.480
Parklaan oost	4.220	7.010
Stationsplein	1.060	1.165
Lange Herenstraat	1.500	1.200

Deze prognose geeft een duidelijk beeld.

Tegenover een significante vermindering van het wegverkeer op de Kruisweg, het noordelijk en midden deel van de Jansweg staat toename van het verkeer op het zuidelijke deel van de Jansweg en op de Parklaan.

Op het zuidelijk deel van de Jansweg verandert de verkeersoort: minder auto's maar het dubbele aantal bussen.

De Parklaan zal als wijkontsluitingsweg meer auto's te verwerken krijgen (zie Parklaan west) en op het middendeel van de noordelijke Parklaan zal ook de bus komen te rijden.

Milieuaspecten

Uit onderzoek naar de luchtkwaliteitseffecten blijkt dat er aanvankelijk (2010) nog langs één weg (Prinsen Bolwerk) in het onderzoeksgebied een (overigens geringe) overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 optreedt. Die overschrijding verdwijnt daarna door Europese en nationale bronmaatregelen met betrekking tot verkeer en industrie. Andere stoffen leiden niet tot overschrijding.

Op het Stationsplein zelf zal de geluidsbelasting toenemen, de op dit moment toch al niet gunstige situatie langs de Jansweg verlechtert met bijna 1 d(B) tot een niveau van 64 d(B). Een geluidsbelasting van 64 d(B) komt op meer plekken in Haarlem voor.

Met de boogde invoering van een 30 km regiem en de beperking van het doorgaand autoverkeer op de Jansweg zijn er geen formele maatregelen nodig, wel zou kunnen worden bekeken of gevelisolatie bij de hier (beperkt) aanwezige woningen weerstand zou kunnen wegnemen.

Pro's en contra's

De presentatie in Lion d'Or heeft geleid tot een discussie over de gewenstheid van de verdubbeling van het aantal busbewegingen in de Jansweg.

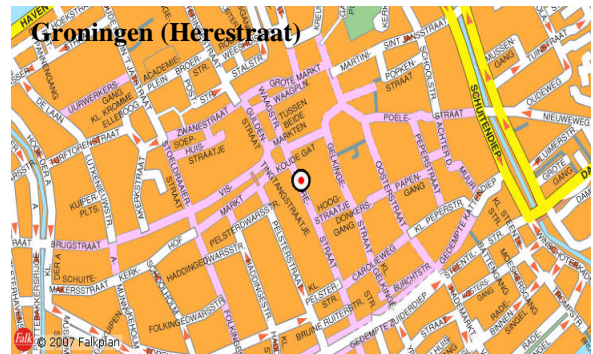
In deze notitie zijn nogmaals integraal de achtergronden van de beoogde aanpak geschetst.

In bijlage B zijn de pro's en contra's van "bussen door de Jansweg" in tabelvorm tegen elkaar afgezet.

Ook elders in het land zijn er straten waar veel bussen rijden.

Niet alles is vergelijkbaar maar duidelijk blijkt dat de hoeveelheid te verwachten bussen in de Jansweg - hoewel niet gering- zeker niet extreem is.

Ter nadere info is ook als bijlage C een inventarisatie van busintensiteiten elders in het land.



Tabel vergelijk busintensiteiten 2007

Plaats	Busintensiteit ochtendspits	Busintensiteit 's avonds
Haarlem toekomstig *)	108 *)	52
Amsterdam (huidig)	120	60
Leiden (huidig)	98	50
Utrecht (huidig)	182	98
Groningen (huidig)	80	26

*) Op dit moment rijden er in de ochtendspits (in één richting) 54 bussen per uur over de Jansweg tussen Parklaan en Stationsplein. Voor de vergelijking is in deze tabel uitgegaan van de toekomstige Haarlemse situatie versus de huidige situatie in de andere plaatsen.

Stationsplein

De keuze in het Masterplan Spoorzone tot de verkeerscheiding rond het Station was erop gericht de bezoeker van Haarlem vanuit het Station gastvrij te begeleiden naar het (economische) centrum van de stad.

	Conform Masterplan Spoorzone (MpS) (100% scheiding verkeerstromen)		Kruisweg tevens busstraat	
	voordelen	nadelen	voordelen	nadelen
stedebouwkundig				
mate van ontvlechting (ontvlechting is geen doel opzich maar een middel tot het verkrijgen van een beeld).	Heldere, duidelijke, mooie entree naar de binnenstad via de Kruisweg, pleinfunctie hersteld en duidelijke routing naar grote markt (ook economische component)	Op Jansweg blijven fietsers rijden, tenzij fietsverbod; op Kruis- en Jansweg beperkt auto-bestemmingsverkeer aanwezig.		Doorbreekt concept van een verkeersvrij plein, tast de kwalitatieve voetgangersentree en de routing naar de Grote Markt aan, aantrekkelijkheid als wandel- en verblijfsgebied minder. Op Jansweg blijven fietsers rijden, tenzij fietsverbod. Op Kruis- en Jansweg beperkt auto-bestemmingsverkeer aanwezig. Kans autosluipverkeer via busstraat Kruisweg. Voetgangers van en naar het centrum moeten busroute oversteken.
beeld	Heldere scheiding verkeerssoorten, eenduidig materiaalgebruik			Op Kruisweg verstoring eenduidigheid en materiaalgebruik (asfalt voor bus)
verkeersveiligheid	Scheiding verkeerssoorten	Kans fietsluipverkeer in Jansweg. Subjectieve verkeersveiligheid Jansweg (voetgangersoversteek) wordt beïnvloed door toename busverkeer en niet door afname auto- en fietsverkeer.	gedeeltelijke scheiding verkeerssoorten	Verkeersregeling Kruisweg/Parklaan ingewikkelder
maatvoering fiets	2-richtingen fietsroute 4,2 m op Kruisweg.	In Jansweg geen ruimte fietsvoorziening		fietsroute Kruisweg wordt (te) smal, minder bussen op Jansweg kan ruimte claim voor de fiets inluiden met fietser waarmee meer fietsverkeer over het Stationsplein dreigt.
maatvoering voetganger	Ruime troitours			Versmalling voetgangersgebied, hinder door langrijdende bussen
maatvoering bus		sluip fietsverkeer Jansweg		Geen ruimte winst Jansweg
laden- en losruimte		Geen laad- losruimte op Jansweg direct voor Antiquariaat	Alleen laad- en losruimte op Jansweg ten noorden Lange Herenstraat voor Antiquariaat	
handhaafbaarheid verkeersregels		Fietsverkeer Jansweg		Fietsverkeer Jansweg kans op autosluipverkeer Kruisweg
Geluidsoverlast	Bij vroegtijdige introductie 30 km gebied op Jans- en Kruisweg geen wettelijke voorschriften	Geluidstoename in Jansweg Zuid en Parklaan noord (binnen de wettelijke grenzen).	Minder geluidsoverlast ten opzichte van plan conform 'MpS'	Geen geluidsvermindering Kruisweg
Fijnstof	In 2010 wordt alleen op het Kennemerplein de grenswaarde van NO ₂ licht overschreden, dit is in 2015 niet meer het geval		In 2010 wordt alleen op het Kennemerplein de grenswaarde van NO ₂ licht overschreden, dit is in 2015 niet meer het geval	
Economisch	Kwalitatieve verbeteringsmogelijkheden winkelstand Kruisweg (vergelijk Zijlstraat). Gastvrije voetgangersvriendelijke omgeving voor bezoeker Haarlem		Minder overlast t.g.v. busverkeer Jansweg	Beperktere kwalitatieve verbeteringsmogelijkheden winkelstand Kruisweg
Flankerende besluitvorming				
HVVP	Kruis- en Jansweg 30 Km, Parklaan 50 km.		Kruis- en Jansweg 30 Km, Parklaan 50 km.	
Spoorzone	Beleidsuitgangspunt ontvlechting vastgelegd.			Wijkt af van beleidsvoornemen
Convenant binnenstad	Ontvlechting opgenomen			idem
Doelgroepen				
voetganger	Eenduidig en veilig, auto te gast tot Korte Herenstraat. Kwalitatief hoogwaardige (en duidelijke) wanderoute en verblijfsgebied op Stationsplein en Kruisweg.			hinder passerende bussen Kruisweg zuid, kruising busverkeer op S-plein
fietser	Aantrekkelijke en veilige fietsroute van noord naar zuid. Eenduidig en veilig.	rol Jansweg onduidelijk	geen	minder ruimte voor de fietser op Kruisweg zuid, rol Jansweg onduidelijk
automobilist	duidelijk, lokaal auto bestemmingsverkeer op kruisweg te gast op rode loper tot Korte Herenstraat.	geen doorstroming		geen doorstroming
laden- en lossen		niet overal mogelijk	beperkte uitbreiding mogelijk	
taxi's	Duidelijk positie		Toegestaan op de busbaan Kruisweg	
busvervoer	goede voorangsregeling mogelijk, geen reistijdverlies	langere reisweg	kortere reisweg	Voorangsregelingen complexer, gaat ten koste van reistijdwinst, extra kruising fietsers/(voetgangers) op Kruisweg/Parklaan
aanwonenden	Kruisweg nagenoeg auto en bus vrij	Jansweg en gedeelte Parklaan Noord meer verkeer, verdubbeling busverkeer Jansweg. Prinsen Bolwerk en Baljuwslaan minder bereikbaar (via Frans Halsplein).	Minder (bus)verkeer op Parklaan noord en Jansweg Zuid	Busverkeer Kruisweg zuid. Prinsen Bolwerk en Baljuwslaan minder bereikbaar (via Frans Halsplein).
bedrijven	Kwalitatieve uitstraling Kruisweg	Jansweg en gedeelte Parklaan Noord meer verkeer, verdubbeling busverkeer Jansweg		Beperktere kwalitatieve uitstraling Kruisweg.

Stationsplein

De keuze in het Masterplan Spoorzone tot de verkeerscheiding rond het Station was erop gericht de bezoeker van Haarlem vanuit het Station gastvrij te begeleiden naar het (economische) centrum van de stad.

		Conform Masterplan Spoorzone (MpS) (100% scheiding verkeerstromen)		Kruisweg tevens busstraat	
		voordelen	nadelen	voordelen	nadelen
Subsidiegevers	BIRK	7.9 mio excl. Btw			kwaliteits (en mogelijk subsidieverlies) op rode loper
	BonRoute	4,9 mio excl. btw			Subside toekenning gebaseerd op Jansweg als 2-richting busroute. Overleg provincie en BonRoute nodig ? Kruisweg zuid geen volledig "gestraat", gedeeltelijk asfalt busbaan.
	Ruimte voor de Fiets	nvt	nvt	nvt	nvt
Op straat niveau	Jansweg	Geen doorgaande auto's	verdubbeling busverkeer zuidelijk deel	Rustiger; geen doorgaande auto's. Beduidend minder busverkeer in vergelijking met "Riek Bakker", bereikbaarheid bedrijven iets beter.	
	Kruisweg	Kwaliteitsverbetering openbare ruimte en langzaamverkeersroute met uitstralingseffecten voor de winkelstand.	bereikbaarheid bedrijven mn Kruisweg zuid		Geringer kwaliteitsverbetering in vergelijking met "Riek Bakker". 750 bussen, taxi's en kans op autosluipverkeer
	Bolwerken	Doorstroming verbetert.	bereikbaarheid bewoners Prinsenbolwerk en Baljuwslaan verminderd door afsluiting Jansweg	Doorstroming verbetert.	bereikbaarheid bewoners Prinsenbolwerk en Baljuwslaan verminderd door afsluiting Jansweg
	Parklaan	NB.	meer autoverkeer, 750 bussen Parklaan noord, meer verkeer Parklaan oost.	Geen bussen Parklaan noord	Meer verkeer Parklaan oost.
Uitstralingseffecten	Janstraat		Ontmoediging gebruik als fietsroute		
	Kruisstraat	Kans op kwaliteitsverbetering van langzaamverkeersroute met uitstralingseffecten voor winkelstand		Kans op kwaliteitsverbetering van langzaamverkeersroute met uitstralingseffecten voor winkelstand	Mogelijke inboeting van dit kwaliteitsniveau
	Parklaan Oost		meer verkeer		meer verkeer
	Parklaan West	neutraal			
	De Kring	geen	schoolroutes vanuit het Westen onder druk		schoolroutes vanuit het Westen onder iets mindere druk
	ING	Kansen op kwaliteitsverbetering met uitbreidingsmogelijkheden westzijde Stationsplein		Minder uitbreidingsmogelijkheden westzijde plein	

Resumé:

Tot de ontvlechting van de verkeerstromen rond het Stationsplein is besloten nadat participatie (formele inspraak periode op het Concept DO Masterplan Spoorzone van 20 april t/m 26 mei 2003) had plaatsgevonden. Er zijn geen opmerkingen gemaakt over de voorgestelde busroutes.

Met het toestaan van de bus in de Kruisweg wordt de overlast door busverkeer in de Jansweg verminderd. De Parklaan noord blijft gevrijwaard van busverkeer.

Daartegenover staat dat voordelen van de ontvlechting van de verkeerstromen (busverkeer geheel via Jansweg) voor de Kruisweg (en de uitstralingseffecten richting binnenstad) verminderd.

- een minder comfortabele route voor o.a. de (dag) toerist naar de economische binnenstad,
- mindere kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden voor de middenstand op de Kruisweg,
- toekomstige ontwikkelingen van het aanpalende onroerend goed (ING) worden verminderd.

Alhoewel er sprake is van een geluidstoename t.g.v. het busverkeer in Jansweg en op de Parklaan noord worden de wettelijke regels (met een vroegtijdige aanwijzing van Jansweg en Stationsplein tot 30 km gebied) niet overschreden.

Vergelijking busintensiteiten

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft AGV-Movares de intensiteiten van het openbaar vervoer in een aantal binnenstadsstraten van een aantal steden in Nederland op een rij gezet.

Gezocht is naar straten die vergelijkbaar zijn met de Jansweg in de Haarlemse binnenstad:

- Amsterdam, Martelaarsgracht
- Utrecht, Vredenburg
- Utrecht, Neude
- Leiden, Stationsweg
- Groningen, Herestraat
- Maastricht St. Maartenslaan
- Den Bosch, Koningweg

Bij al deze straten betreft het busritten, behalve op de Martelaarsgracht in Amsterdam: daar betreft het voor een groot deel tramritten en voor een klein deel busritten.

Er is bij de vergelijking onderscheid gemaakt tussen verschillende perioden van de dag:

1. Ochtendspits 7:30 – 8:30 uur
2. Dalperiode 10:00 – 11:00 uur
3. Avond 21:00 – 22:00 uur

Het aantal ritten is gebaseerd op de dienstregeling zoals deze in het najaar van 2007 van toepassing is. Eventuele versterkingsritten en materieelritten (ritten die niet open staan voor het publiek, zoals bijvoorbeeld een rit van een busremise naar het begin van de lijn) zijn niet meegenomen. De Jansweg in Haarlem betreft op dit moment openbaar vervoer in één richting, de andere straten twee richtingen.

<i>Plaats en straat</i>	<i>ochtendspits</i>	<i>dalperiode</i>	<i>avond</i>
Haarlem, Jansweg	54	47	26
Amsterdam, Martelaarsgracht	120	88	60
Utrecht, Vredenburg	182	156	98
Utrecht, Neude	116	92	62
Leiden, Stationsweg	98	74	50
Groningen, Herestraat	80	61	26
Maastricht, Maartenslaan	56	54	26
Den Bosch, Koningweg	26	18	10

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat het aantal ritten op een zestal onderzochte plekken hoger is dan momenteel op de Jansweg in Haarlem, nl. Amsterdam Martelaarsgracht, Utrecht Vredenburg en Neude, Leiden Stationsweg, Groningen Herestraat en Maastricht Maartenslaan. Ook als het aantal bussen op de Jansweg verdubbeld, door de bussen in twee richtingen via de Jansweg te leiden, zijn de ov-intensiteiten in Amsterdam (Martelaarsgracht) en Utrecht (Vredenburg en Neude) nog steeds hoger dan in Haarlem, terwijl Leiden Stationsweg dicht in de buurt van Haarlem zit.

Vergelijking busintensiteiten

Uit dit overzicht blijkt ook dat het aantal ritten in de avonduren fors lager is dan overdag, globaal is het aantal ritten tussen 21 en 22 uur 's avonds de helft van wat er in de spits rijdt.

Er zijn overigens diverse plekken in Nederland waar de busintensiteiten hoger liggen dan de hier onderzochte, dit betreffen echter geen smalle binnenstadstraten, maar vrij brede stroomwegen. Voorbeelden hiervan zijn: Amsterdam Prins Hendrikkade, Schiphol traject P30-Plaza-P40, Utrecht Adema van Scheltemabaan en Rotterdam Zuidplein.