

nieuws



van het gvb

januari 1973

Spreadt de spits

Al heel snel nadat half november de GVB-actie 'spreadt de spits' was gelanceerd, kwamen telefonisch al de eerste reacties binnen. Zowel van passagiers die de folder – of de krant – hadden gelezen en er wel wat meer van wilden weten, als van de kant van de bedrijven, waar de introductiebrief ontvangen was.

Natuurlijk is het nog te vroeg – bedenkt u even dat wij dit al in de eerste dagen van december schreven – om te kunnen zeggen of de actie al werkelijk vruchten gaat afwerpen. Het gaat tenslotte om de invoering van een nieuw systeem van werktijden – variabele werktijden. En daarover zal gepraat en gedacht moeten worden: in werkplaatsen en ondernemingsraden, in directies en medezeggenschapscommissies.

Wij zullen u zeker op de hoogte houden, wanneer er duidelijke resultaten geboekt gaan worden.

Nu willen we graag wat meer van de spitsproblemen vertellen.

De spitsuren

's Morgens komt de spits om ongeveer 7 uur op gang. Om 9 uur kun je zeggen dat het weer gebeurd is. 's Avonds hetzelfde van half 5 tot half 7. Voor die 2×2 uur per dag, 5 dagen per week, is enorm veel materieel nodig, dat de rest van die 24 uur (en natuurlijk ook in het weekend) werkloos in de remise of garage staat.

We hebben het hieronder eens duidelijk in beeld gebracht. U kunt zien, dat er in de spitsuren 30 tot 40% *meer* trams en 75% *meer* bussen nodig zijn dan overdag. Met andere woorden: als er geen spits was, kon het GVB met *driekwart* van het aantal trams en *ruim de helft* van het aantal bussen toe.

Vergelijken wij die situatie met de streekvervoer-

bedrijven, dan blijkt dat die veel minder 'spits-gevoelig' zijn. Natuurlijk hebben deze bedrijven ook wel lijnen waarop in de spitsuren frequenter wordt gereden en worden er zo nodig volgbussen ingelegd.

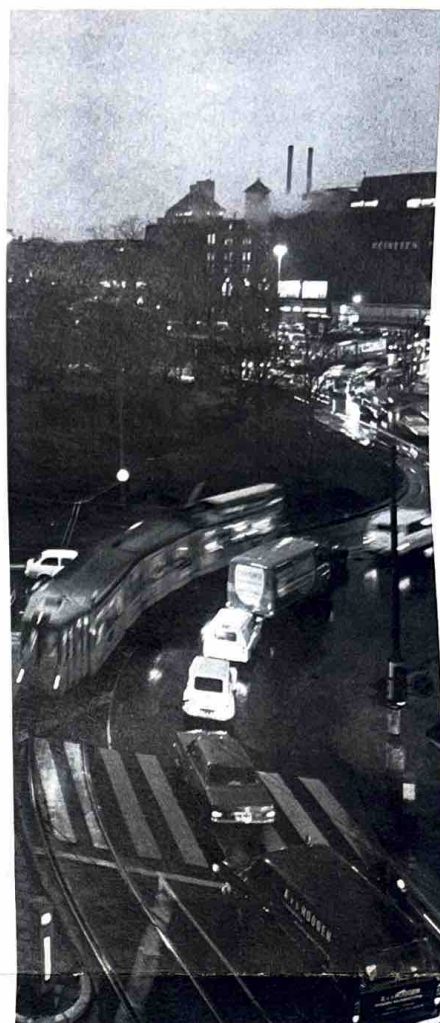
Ook zij hebben dus wel extra spitsmaterieel nodig, maar bij lange na niet in dezelfde verhouding als de stedelijke bedrijven.

En nu spreken we alleen nog maar over het materieel. Maar dat er in de spits zoveel meer trams en bussen rijden dan ervoor en erna, betekent ook dat een groot deel van de bestuurders na de spits ineens niet meer nodig is en weer naar huis kan gaan. En dus niet zulke fijne werkuren heeft, want dat komt altijd neer op 'gebroken diensten'.

Spits-in-de-spits

Die spitsuren zijn voor de meeste werknemers niet te vermijden. En met 'spreadt de spits' willen wij dan ook niemand aanmoedigen, 's morgens vóór 7 uur naar zijn werk te gaan in plaats van om 8 uur óf om 10 uur te beginnen. Niet dat wij er bezwaar tegen hebben, maar zo'n verschuiving zal wel niemand lukken. Zo radicaal is de spits niet te spreiden.

Wat het vervoerbedrijf dan wel wil? Wel, het is niet zo, dat het elke doordeweekse dag van 7 tot 9 en van half 5 tot half 7 aan een stuk door even druk is. Nee, het groeit langzaam aan, als een opkomende vloed. En als er niets bijzonders gebeurt, zit het verkeer 's morgens om kwart over 7 echt nog nergens vast. Maar dan ineens komt er



ochtendspits



overdag



avondspits



avond



elke  stelt 20 trams voor

elke  stelt 20 bussen voor

een huizenhoge golf: tram- en bushaltes zijn zwart van de passagiers en bijna tegelijkertijd 'barst het' van de auto's op straat. En door de hinder van het andere verkeer en doordat het instappen langer duurt, raken tram en bus in de versukkeling. Dat is het bekende beeld van de *spits-in-de-spits*. En dan hoeft er nog maar 'dat' te gebeuren, of het hele rijschema ligt in de puree, soms van één lijn, soms ook van drie, vier, vijf lijnen.

Nu heeft die 'super-spits' (om hem nog eens een andere naam te geven) twee eigenschappen: hij duurt betrekkelijk kort: een half uur, soms wat langer, soms zelfs nog korter.

Tweede eigenschap: hij begint niet overal op hetzelfde moment.

Weet u, wanneer dit verschijnsel vooral sterker is geworden? Dat was zo'n jaar of tien geleden, toen de vijfdaagse werkweek werd ingevoerd. De werkuren die over 5½ dag waren verdeeld, moesten toen opeens in 5 dagen worden geperst. Gevolg: iedereen moest meer uren per dag werken. Maar daardoor werden de spreidingsmogelijkheden veel kleiner, omdat we nu eenmaal 's avonds toch allemaal tegelijk om 6 uur willen eten.

Overigens was in de jaren '50 het spitsvervoer al steeds meer personeel en materieel gaan eisen, omdat door de uitbreiding van de stad de lengte van de ritten sterk toenam.

Variabele werktijden

Ook toen waren er werknemers die de werktijden helemaal niet prettig vonden. Kamerbewoners, die helemaal niet aan die klok van 6 uur gebonden waren voor hun avondeten en die veel liever 's morgens wat langer in bed zouden blijven liggen. Anderen die 's avonds juist wel wat vroeger thuis zouden willen zijn, omdat ze 's avonds nog naar een avondcursus gingen. En de één die ver van het werk woont wil later beginnen om niet voor dag en dauw op te hoeven staan, de ander juist vroeger om niet zo onmenselijk laat thuis te komen. Maar ze moesten zich maar aanpassen aan het 'gemiddelde verlangen' van het hele personeel. Dat begint nu juist de laatste tijd te veranderen.



Men is zich af gaan vragen, waarom er eigenlijk niet meer variatie in de werktijden was te brengen. Ja, waarom eigenlijk niet? En zo zijn de variabele werktijden geboren.

In de loop van de laatste jaren heeft een aantal bedrijven de variabele werktijden ingevoerd. Ook een aantal gemeentebedrijven – waaronder ook het GVB – is ermee begonnen. En iedereen is er wel gelukkig mee.

Variabele (= gespreide) werktijden = gespreide spits

Voor er sprake was van de variabele werktijden had men zich bij het Vervoerbedrijf beziggehouden met de vraag: wat kunnen we eraan doen om de spits breder te maken? Een oplossing leek, de grote bedrijven en kantoren te vragen *per bedrijf* te spreiden. Dat leek een goed idee: als er 25% van de bedrijven om kwart voor 8 zou beginnen, 25%

om 8 uur en zo voort, zou je je kunnen voorstellen, dat je vier golven achter elkaar kreeg.

Ook al was iedereen het ermee eens geweest, een kwartier of een half uur eerder of later te *moeten* beginnen, het spitsprobleem wordt er nog niet mee opgelost.

Want niet iedereen woont in dezelfde richting en niet iedereen woont even ver van het werk. En de golven zouden daardoor niet achter elkaar, maar door elkaar lopen. En omdat die spits-in-de-spits niet overal om dezelfde tijd begint en niet even lang duurt, is het helemaal de vraag, of iemand er – wat reistijd betreft – beter van wordt als hij eerder of later moet beginnen. De één zal inderdaad korter onderweg zijn, de ander juist langer.

Pas door de werktijdspreiding *binnen* het bedrijf ontstaat de mogelijkheid, dat ieder zich *individueel* aanpast.

En de auto's?

U kunt natuurlijk de opmerking maken: 'Jullie proberen dat nou wel, maar die auto's kunnen jullie toch niet spreiden!' Nu moeten we even goed vaststellen, dat het GVB *zelf* niets kan spreiden. Wat wij doen, is de invoering van variabele werktijden *aanmoedigen, propageren*. Het systeem invoeren kunnen alleen de *bedrijven*. En gelukkig hebben wij de medewerking van bedrijfsorganisaties (zoals de Amsterdamse Industrie-vereniging en de Scheepvaartvereniging Noord) en van de vakbonden. Maar als er in de bedrijven over gedacht en gepraat wordt, dan wordt er niet alleen gedacht en gepraat met hen die per bus of tram naar het werk gaan, maar met iedereen. Ook met degenen die met de auto komen.

Conclusie

Conclusie: we moeten er alles aan doen wat we kunnen. Wat we niet moeten verwachten is, dat we over een half jaar handenwrijvend kunnen zeggen: Kijk nou toch eens: we hebben het spitsprobleem opgelost. We zijn al heel blij als *wij* kunnen zeggen, en als *u* zegt: je kunt het *tóch* merken, het begint beter te worden.

En wilt u er meer van weten? Schiet eens een van de leden van de ondernemingsraad in uw bedrijf aan. Of iemand van de personeelsafdeling.

Wilt u weten, of het GVB voor uw bedrijf iets zou kunnen doen? Belt u dan eens met de heer Lind (Passagiersbelangen) van ons bedrijf: telefoon 16 01 28. Hij weet er meer van!

Me

Lijn 1.

In de

gekome

Nu pra

lijn 1'.

meer d

In de e

groot c

Huyge

lijn 2.

straat

nog ve

de tran

en de

Prins

Prins

Stadh

Weter

Weter

Weste

Frede

Rhijn

circu

Wees

Wiba

Wiba

Rhijn

circu

Mr.

Vrijh

Ken

Chu

Ams

Ams

Nass

Bos

Meer vrije banen dan u denkt

Lijn 1...

In december is de vrije baan van lijn 1 gereed gekomen van Osdorp tot de Nieuwezijds Kolk. Nu praten we wel altijd over 'de vrije baan van lijn 1', maar we moeten niet vergeten, dat het om *meer* dan lijn 1 gaat.

In de eerste plaats gaat het natuurlijk voor een groot deel – vanaf de kruising Eerste Constantijn Huygensstraat/Overtom – ook om de route van lijn 2. En in het laatste stuk – vanaf de Raadhuisstraat en ook *in* de Raadhuisstraat – profiteren er nog veel meer lijnen van deze vrije baan. Dat zijn de tramlijnen 13 en 17, de buslijnen 14, 21 en 47 en de lijnen 1, 9 en 55 van Maarse & Kroon.

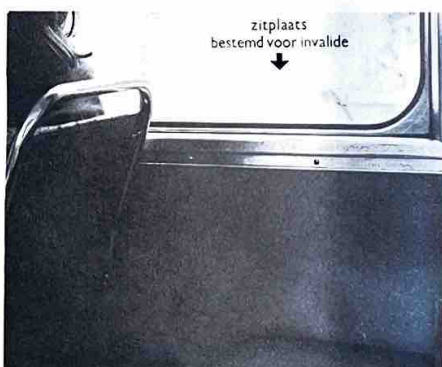
... en wat nog meer?

Maar behalve dan de vrije baan van lijn 1 – om die gemakshalve toch maar zo te noemen – wat is er nu eigenlijk verder gebeurd?

We hebben eens een inventaris opgemaakt van de bestaande vrije tram- en busbanen. Dat zijn er zeker meer dan u denkt. Natuurlijk, daar zijn ook korte stukjes bij. Maar die zijn er toch niet voor niks: het zijn vaak knelpunten, die minutenlang oponthoud konden geven.

Daar gaan we dan. We beginnen in het Centrum; vervolgens daarbuiten zo goed mogelijk met de wijzers van de klok mee:

Prins Hendrikkade–Stationsplein: van Sint Nicolaaskerk naar standplaats (9)
Prins Hendrikkade: van Peperstraat naar toegang IJ-tunnel (32, 33, 34, 35, 37, Enhabo 1, 2, 4)
Stadhouderskade: van Hobbemastraat naar Leidsebosje (26, 65, 66)
Weteringcircuit (7, 10, 16, 24, 25)
Weteringlaan: van circuit naar Stadhouderskade (16, 24, 25)
Westeinde: Stadhouderskade–Weteringschans v.v. (4, 7)
Frederiksplein: Weteringschans–Utrechtsestraat v.v. (4)
Rijnspoorplein–Mauritskade–Spinozastraat v.v. (10)
circuit Tropenmuseum–Alexanderplein v.v. (9, 10)
Weesperstraat: van Nieuwe Herengracht tot Nieuwe Achtergracht (5, 55)
Wibautstraat: van NS-viaduct tot Rijnspoorplein (5, 55, 56)
Wibautstraat: van NS-viaduct tot Prins Bernhardplein (55, 56)
Rijnspoorplein, richting Centrum (5, 55)
circuit Prins Bernhardplein (7, 8, 15)
Mr. Treublaan: richting Berlagebrug (7, 8, 15)
Vrijheidslaan: Amsteldijk–Rijnstraat v.v. (7, 8, 15)
Kennedylaan: bij aanloop naar Europaplein (8)
Churchill-laan: van Victorieplein naar Scheldestraat (25)
Amstelveenseweg: Stadionplein–circuit Haarlemmermeerstation (15, 16, MK 1, 6, 7, 8, 9, Enhabo 7)
Amstelveenseweg: Circuit Haarlemmermeerstation–Zeilstraat (MK 1, 9, Enhabo 7)
Nassaplein: opstelplaats en halteplateau, richting C.S. (12)
Bos en Lommerweg: Jan van Schaffelaarplantsoen–oprit Coentunnelweg v.v. (13)



Hou die plaats zo lang mogelijk vrij!

In al onze trams en bussen zijn tegenwoordig plaatsen aangegeven die bestemd zijn voor invaliden. Die plaatsen zijn zo dicht mogelijk bij een uitgangsdeur, zodat degene die daar zit, niet nog eens een heel stuk van de tram of de bus hoeft door te lopen naar de uitstapdeur (en dan misschien nog een halte te ver mee zou moeten rijden). Ons advies en verzoek: hou die plaats zo lang mogelijk vrij. Want het is voor niemand leuk, te vragen om voor haar (hem) op te staan. En bovendien is die plaats dus zo gunstig voor het uitstappen, ook al is de tram of de bus niet vol. En als u er toch gaat zitten, houdt u er dan wel rekening mee, dat iemand u kan vragen op te staan.

Geen in- en uitstapproblemen

Eén voet op de onderste trede en de deur van de tram zal niet plotseling dichtgaan, wanneer u een kind uit de tram helpt. Want die onderste trede regelt het sluiten van de deur: als er enkele seconden lang niemand meer is in- of uitgestapt, gaat-ie vanzelf dicht. De bestuurder doet dat dus *niet*. Zijn taak is: de deuren vergrendelen, nadat die zichzelf gesloten hebben, zodat niemand een deur kan openen terwijl de tram nog rijdt of stil moet staan vóór de volgende halte. Dus: bij het helpen in- en uitstappen van kinderen – waarbij het nog niet zo vlot gaat – en van ouderen – waarbij het niet meer zo vlot wil – uw voet op de onderste trede houden: een lichte druk is voldoende. Misschien kende u het kunstje al. Maar we zetten dit plaatje toch maar weer eens in onze krant, want af en toe zien we toch passagiers, die het *niet* kennen.



Waar instappen om ▲ een kaart te kopen ▲ een kaart te laten afstempelen

tram

Twee vragen, waarop het antwoord soms moeilijk lijkt. We zeggen ook niet dat het makkelijk is, met grijze, gele en blauwe trams. Maar met de tekeningetjes hiernaast, wordt het al veel eenvoudiger, kijkt u maar:

Stempelen

Staat u op de halte te wachten met een kaart die u wilt afstempelen, dan moet u dus *altijd* achter instappen. U vindt daar *altijd* zo'n gele stempelautomaat, behalve in de bijwagens van de blauwe tramstellen. Maar daar is dan ook een conducteur die uw kaart afstempelt.

Kaart kopen

Om een kaart te kopen kunt u niet in alle trams dezelfde ingang gebruiken. Op de grijze trams stapt u voorin en koopt uw kaart bij de bestuurder. Op de gele en de blauwe tram stapt u helemaal achterin; in de gele tram trekt u dan de kaart uit een van de automaten op het achterbalkon, in de blauwe tram koopt u de kaart bij de conducteur.

Waarom zo verschillend?

Waarom nu al die verschillen?

■ In de eerste plaats zitten we in een overgangsfase: we gaan over van grijze op gele trams. Is een tram geel geworden, dan kunnen *alle deuren* (behalve de voorste, bij de bestuurder) van buiten door de passagier worden geopend (knop 'deur open'). Bovendien worden op het achterbalkon verkoopautomaten geïnstalleerd.

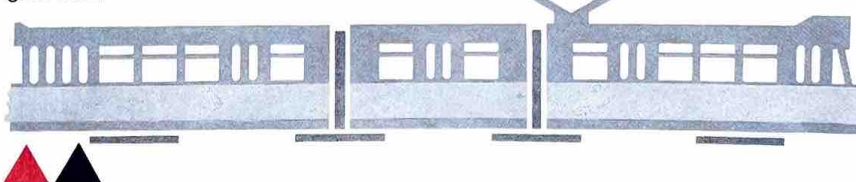
Er zijn momenteel zóveel gele trams, dat er op lijn 1 *altijd* gele trams rijden, ook in de spits. Vooral buiten de spitsuren kunt u dus ook op andere lijnen gele trams tegenkomen. (Als dat *in* de spits gebeurt, moet dat een reservewagen van lijn 1 zijn). Meer trams worden er voorlopig niet geel. Het plaatsen van de verkoopautomaten is namelijk een proef, die bewust gekoppeld is aan het geelschilderen van de tram, om het de passagiers niet moeilijker te maken dan nodig is. Zodra er een beslissing valt of wij verder gaan met het plaatsen van kaartautomaten op de tram, kunnen ook de tramvergelers weer toeslaan.

■ In de tweede plaats lopen er nog de blauwe tramstellen tussendoor, door de kenners drie-assers, door de spotters bloedneuzen genoemd. Deze trams (38) kunnen we de eerste jaren nog niet missen. Jammer, want het is natuurlijk in alle opzichten – voor de passagier, maar ook voor het bedrijf – veel prettiger om uniform materieel te hebben.

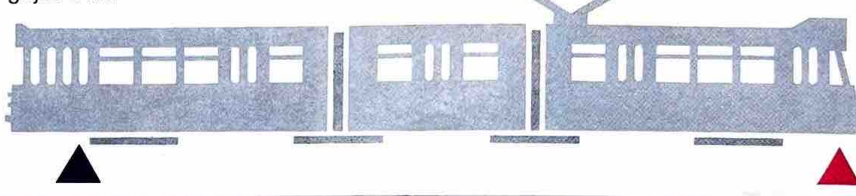
kaart in voorraad - handig!

Toch kunt u het zichzelf gemakkelijker maken. Hoe? Door te zorgen dat u op de tram nooit een kaart hoeft te kopen. U koopt gewoon een kaart in een verkoopautomaat op straat of op een verkoopadres*. Veel handiger! Want u hoeft minder vaak een kaart te kopen: op een gewone rittenkaart (f 3) zitten zes ritten, op een groene kaart (f 2) acht. (In de tram kunt u alleen maar 2- en 4-rittenkaarten van een gulden kopen.) Bovendien bent u voordeliger uit: op de kaarten die u in de tram koopt, mag u niet overstappen, op de 6- en 8-rittenkaarten wel. En u hoeft in de tram alleen maar te stempelen – niet te kopen. Nog handiger is het, niet te wachten met het

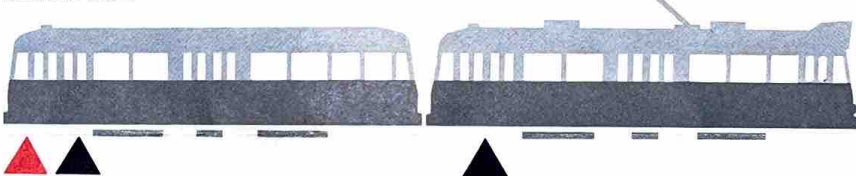
gele tram



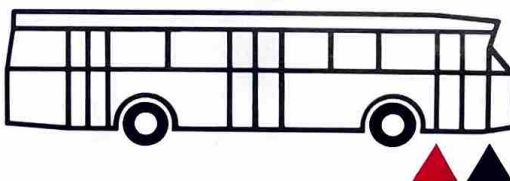
grijze tram



blauwe tram



bus



kopen van een kaart tot de oude vol is. Een tramkaart in voorraad hebben is net zo gewoon als een pakje boter, een ons thee of een kilo suiker in huis hebben.

En wilt u van al het gezeur af wezen? Dan neemt u gewoon een abonnement. We hebben ze in soorten. Wilt u weten, wanneer voor u een abonnement voordeliger is dan rittenkaarten? Draait u dan eens 16 00 22: GVB-informatie weet alles.

bus

Het verhaal van de bus kan veel korter zijn, want een kaart kopen en afstempelen op de bus is allemaal veel simpeler, omdat u altijd vóór instapt. Op een groot aantal buslijnen is zelfbediening voor het afstempelen ingevoerd. In dat geval stapt u door de linkerinstapdeur in. Maar in vele gevallen moet u de kaart door de chauffeur laten afstempelen; dan stapt u door de rechterdeur in.

De invoering van de zelfbediening op de bussen heeft een tijdje stilgestaan. Binnenkort gaan we weer verder met het aanbrengen van de gele automaten, links van de linkerinstapdeur.

Onthoudt u nog even: bij het instappen in de bus moet u even uw kaart aan de chauffeur laten zien. Bij het instappen in de tram hoeft dat alleen, als de bestuurder er u om vraagt. En bent u eenmaal binnen, dan kan een kaartcontroleur u ook altijd nog om uw kaart vragen.

* Wilt u weten, waar bij u in de buurt een verkoopadres is? Belt u dan even 16 00 22. Onze informatrices kunnen het u zo vertellen.

Uitgave: Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam
Productie: Bureau Voorlichting gemeente Amsterdam
Ontwerp: Studio Hans Barvelink
Druk: Stadsdrukkerij van Amsterdam