



Gemeente
Amsterdam

Agenda Touringcar 2020-2025



Vastgesteld door gemeenteraad op 30 september 2020

Inhoud

Voorwoord	4	3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden	18
Samenvatting	6	3.1 Opvangen aan de randen van de stad en concentreren op de hoofdroutes	19
1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam	7	3.2 Alleen touringcars toelaten als het past en voldoen aan strenge eisen	23
1.1 Het huidige beleid	7	3.3 Naleven van de regels voor touringcarfaciliteiten	24
1.2 De reiziger: toeristen, scholieren, ouderen en sportclubs	8	4 Uitvoering en monitoring: samen aan de slag	26
1.3 De branche: zeven segmenten touringcarvervoer	8	4.1 Samenwerken met andere belanghebbenden	27
1.4 De chauffeurs: betrouwbaar zijn in een drukke omgeving	9	4.2 Overzicht en planning maatregelen	29
1.5 Cijfers van touringcars in Amsterdam	10	4.3 Monitoring van maatregelen en evaluatie van resultaten	30
1.6 Overlast door touringcars in de stad	11	Bronnen	31
1.7 Verschillende vormen van overlast in de stad	12	Bijlagen	32
2 Doelen en strategie: bestrijden van de overlast van touringcars	13	Bijlage A Kaarten Toegestane touringcarroutes	33
2.1 Doelstelling: Bestrijden van overlast door touringcars in Amsterdam	14	Bijlage B Afwegingskader voor toewijzing touringcarroutes (DTV Consultants, 2019)	36
2.2 Strategie: Restrictieve aanpak- alleen touringcars als ze geen overlast geven	15	Bijlage C Verkeerskundige eisen voor touringcarhaltes (DTV consultants, 2019)	37
2.3 De verbinding met andere beleidsambities	16	Bijlage D Foreword	38
		Bijlage E Summary	39

Voorwoord

Touringcars zijn voor groepsreizen handige en efficiënte vervoersmiddelen. Het succes van de touringcar heeft echter ook een keerzijde. Amsterdammers ervaren veel overlast waar grote touringcars zijn. De komende jaren gaan we op zoek naar een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. We willen de voordelen van de touringcar behouden, maar de overlast ervan stevig bestrijden. In een autoluwe stad blijven touringcars welkom, maar alleen op onze voorwaarden.

Hiervoor nemen we gerichte maatregelen die de overlast verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en onze kwetsbare bruggen en kades beschermen. De Agenda Touringcar 2020-2025 schetst het kader voor de manier waarop we de komende jaren met touringcars in de stad omgaan.

Met de maatregelen in deze Agenda Touringcar wordt een restrictieve aanpak van touringcaroverlast ingezet: touringcars worden alleen toegelaten als dat past, voldoen aan onze strenge eisen en op de routes rijden waar ze geen overlast opleveren. We verminderen het aantal touringcars in de stad door ze zoveel mogelijk op te vangen aan de randen van de stad.

Deze aanpak is een vervolg op de lijn die in 2012 is ingezet met de Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020 en het Touringcartransitieplan 2017. Hierin zijn de eerste stappen gezet om de overlast van touringcars vooral in het centrum aan te pakken.

De coronacrisis heeft een flinke impact op de touringcarbranche. Het is lastig te voorspellen welke structurele gevolgen dit heeft de komende jaren. Deze beleidsagenda biedt houvast en duidelijkheid over de plek van de touringcar in een autoluwe stad.

Sharon Dijksma

Wethouder Verkeer en Vervoer,
Water en Luchtkwaliteit

Samenvatting

Inleiding en analyse

Touringcars vervullen een rol waar het openbaar vervoer niet in voorziet. Touringcars vervoeren veel soorten reizigers: toeristen, ouderen, sportclubs en scholieren.

De overlast van touringcars is relatief groot, ondanks het beperkte aandeel in het verkeer. Touringcars hebben naar verhouding veel uitstoot, ze vormen een risico voor kwetsbare kades en bruggen, en bewoners ervaren overlast van het aantal touringcarbewegingen, het geluid, de grootte van de bussen en onveilige verkeerssituaties.

Doelen, eindbeeld en strategie

De Agenda Touringcar 2020-2025 heeft als doelstelling om de overlast van touringcars te bestrijden en zet daarbij in op drie concrete doelen:

- Touringcars zijn uitstootvrij en dragen niet meer bij aan te hoge concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) in de stad.
- Geen grote, zware touringcars over kwetsbare bruggen en kades.
- Minimaliseren van de (parkeer)overlast door touringcars.

Met als eindbeeld:

- Een touringcarvrij stadshart in 2022.
- Een maximaal touringcarluw centrum met uitzondering van de S100, en de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat en de zuidelijke IJ-oever in 2022.
- Een touringcarluw gebied tussen de S100 en de ring A10 in 2025.

Met de maatregelen in deze agenda wordt een restrictieve aanpak voorgesteld. Touringcars worden zoveel mogelijk aan de randen van de stad opgevangen. De touringcars zijn alleen welkom in de stad als ze voldoen aan onze strenge eisen (gewicht, uitstoot en omvang) en op specifieke routes rijden.

Hiermee wordt de lijn gevolgd die is ingezet door het Actieplan Schone Lucht, de Agenda Amsterdam Autoluw, het programma stad in balans en het Actieplan bruggen en kademuren.

Maatregelpakket

Om dit te bereiken, wordt een pakket van acht maatregelen voorgesteld die in de periode tot 2025 worden uitgevoerd.

Opvangen aan de rand van de stad en concentreren op de hoofdroutes

1. Inperken van het aantal touringcarroutes in het centrum.
2. Aanleggen van touringcarhaltes langs de touringcarroutes.
3. Aanleggen van overstaplocaties.

Alleen toelaten als het past en voldoen aan strenge eisen

4. Herijken van de 7,5 ton zone.
5. Uitwerken ambities uitstootvrije touringcars.
6. Stimuleren gebruik touringcarparkeerplaatsen, ontmoedigen straatparkeren.

Naleven van de regels voor touringcarfaciliteiten

7. Haltemanagement voor efficiënt haltegebruik.
8. Inzetten op informatie gestuurde en intelligente handhaving.

We voeren de maatregelen uit in een tempo waarmee we de bewoners van de stad snel concrete resultaten willen bieden en waarmee we de touringcarbranche en de grote publiekstrekkingen de tijd geven te wennen aan de nieuwe maatregelen.

Uitvoering en monitoring

De uitvoering van de maatregelen ligt bij het programma Touringcar binnen de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte. Alleen maatregel 4 "Herkijken van de 7,5 ton zone" wordt door het programma Bruggen en Kademuren uitgewerkt en maatregel 5 "Uitwerken ambities uitstootvrije touringcars" wordt door het programma Luchtkwaliteit uitgewerkt in nauwe afstemming met het programma Touringcar.

Het bestrijden van overlast door touringcars in Amsterdam kan alleen worden aangepakt door actief samen te werken met alle betrokken partijen in de stad: de branche, bestemmingen, handhavingpartners, de stadsdelen en vergunningsverleners.

De maatregelen worden jaarlijks gemonitord op de doelen rond luchtkwaliteit, bescherming kades en bruggen, en overlast.

Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

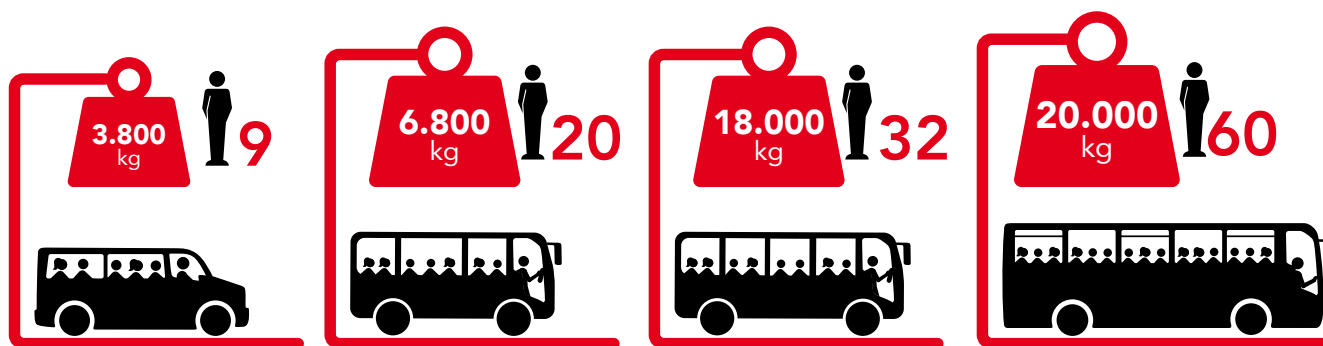


Touringcars zorgen ervoor dat reizigers groepsgewijs kunnen worden vervoerd met een strakke planning. Ze vervullen een rol waarin het openbaar vervoer niet voorziet:

- deur-tot-deurvervoer.
- vervoer van doelgroepen (zoals sportclubs, leerlingen).
- reizen buiten de ov-dienstregeling.
- goedkoop alternatief voor het vliegtuig of trein.
- schoner dan het vliegtuig en trein.
- makkelijk spullen zoals grote koffers mee.

De populariteit van touringcars in Amsterdam is goed te zien. Bij evenementen en vooral in het Keukenhofseizoen (april-mei) is er rond het Centraal Station, bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en bij het Museumplein grote drukte bij de touringcarhaltes. Dit zijn de piekmomenten waarop de Amsterdammers de meeste overlast ervaren.

Touringcars zijn er in verschillende maten en vormen. Er zijn relatief lichte touringcars van 5.000 tot 7.500 kilo, die ongeveer 8 tot 20 personen kunnen vervoeren. Maar vooral de grote touringcars, waar ruim 60 passagiers in passen, springen in het oog. Die touringcars zijn vaak meer dan 12 meter lang, 3,5 meter hoog en wegen tot 20.000 kilo.



Figuur A Verschillende soorten touringcars.

Wat is de scope van de Agenda Touringcar?

Een touringcar is een bus. Wettelijk gezien zijn bussen alle motorvoertuigen ingericht voor het vervoeren van meer dan 8 reizigers (exclusief bestuurder) (RVV, 1990, Wet Personenvervoer 2000). Er zijn drie soorten busvervoer in Amsterdam:

1. Openbaar vervoer: concessievervoer

Vervoerders rijden op basis van een verleende concessie door de Vervoerregio. De concessie betekent 'het recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak'. In Amsterdam betreft dit het GVB, maar ook vervoerders naar de regio zoals Connexxion of EBS.

2. Openbaar vervoer: ontheffing van de concessieplicht:

Vervoerders hebben geen concessie, maar rijden met een ontheffing van de concessieplicht op grond van artikel 29 van de Wet Personenvervoer 2000. In Amsterdam gaat het om een diverse groep, zoals de Hop on Hop off, Flixbus en Mokumflex. De Vervoerregio is verantwoordelijk voor het verstrekken van de ontheffing.

3. Besloten vervoer:

Al het overige busvervoer, behalve de hierboven genoemde groepen. Bijvoorbeeld schoolreisjes of vervoer van muziekgezelschappen. De Vervoerregio heeft geen bevoegdheden over dit soort busvervoer.

De scope van de Agenda Touringcar gaat over bussen die vallen onder de ontheffing van de concessieplicht (2) en besloten vervoer (3).

1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

1.1 Het huidige beleid

De gemeente Amsterdam is al geruime tijd bezig om het touringcarverkeer in de binnenstad zoveel mogelijk te weren. Het eerste beleidsstuk specifiek gericht op de touringcar was de Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020:

‘De kern van het beleid bestaat uit sturing op intensief gebruik van de **beschikbare ruimte in combinatie met het ontmoedigen van touringcarverkeer dat niet per se in de binnenstad hoeft te zijn.’**

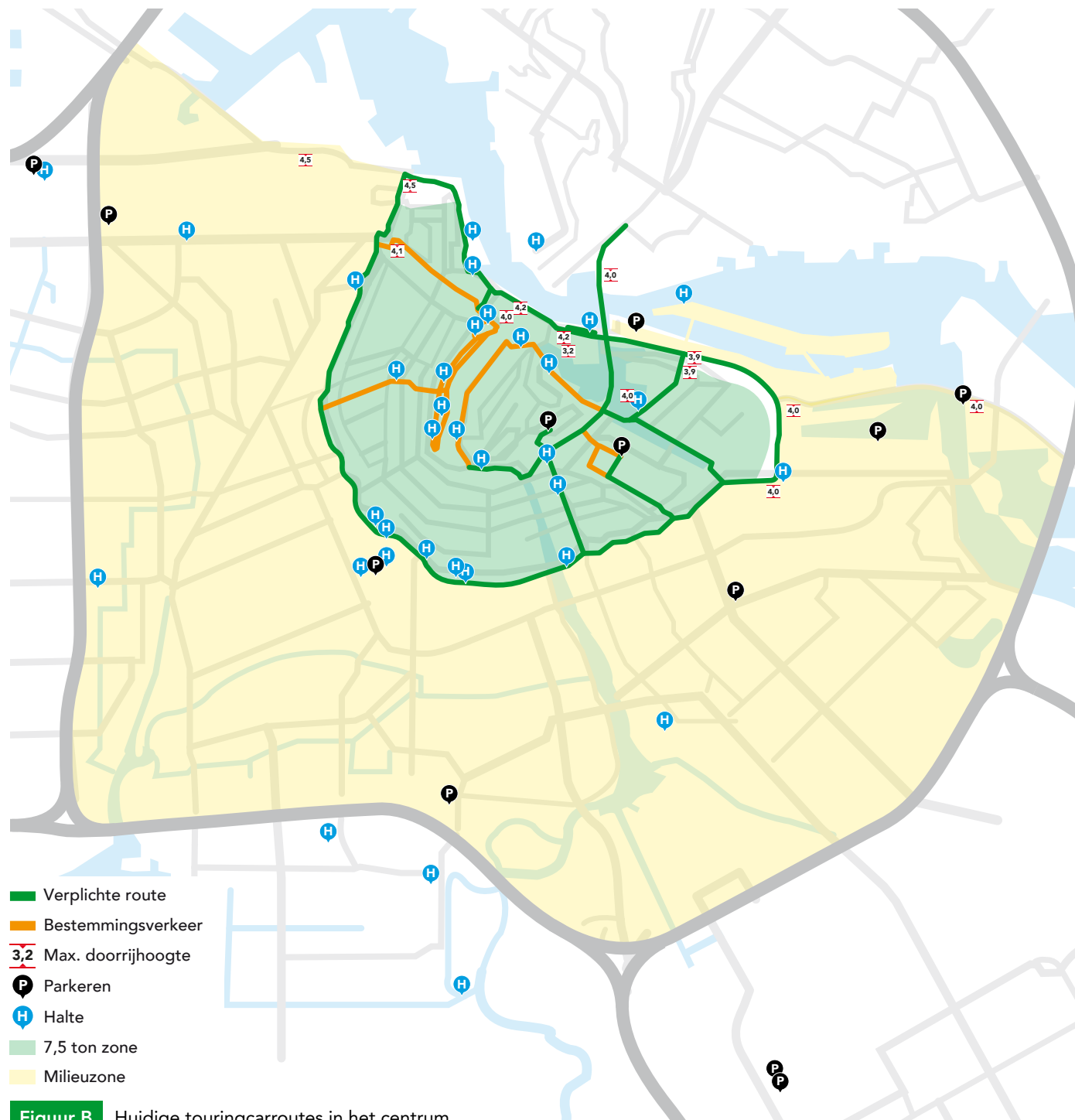
Het touringcartransitieplan uit 2017 gaat verder en stelt maatregelen voor om het touringcarverkeer zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren door het instellen van een aantal inrijverboden.

Touringcars zwaarder dan 7,5 ton moeten rijden op verplichte touringcarroutes in het centrum zoals de Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat en de S100. Alleen bestemmingsverkeer is toegestaan op een select aantal routes in het centrum.

Dit heeft gezorgd voor minder touringcars in het centrum. De Hop on Hop off-bus rijdt niet meer door het stadshart. En er zijn een aantal halteplekken in het centrum opgeheven zoals bij de Oude Turfmarkt.

Er zijn 44 haltelocaties in de stad langs de belangrijkste touringcarroutes met in totaal ongeveer 100 plaatsen. En 14 parkeerterreinen waar touringcars gebruik van kunnen maken zoals Q-park Museumplein en de PTA.

Verder geldt er sinds 1 januari 2018 een milieuzone voor touringcars (voertuigcategorieën M2 en M3) in het gebied binnen de A10, ten zuiden van het IJ met een dieselmotor en met een Datum Eerste Toelating (DET) van 2004 en ouder.



Figuur B Huidige touringcarroutes in het centrum.

1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

1.2 De reiziger: toeristen, scholieren, ouderen en sportclubs

In touringcars zitten heel veel soorten reizigers: buitenlandse toeristen die Amsterdam komen bezichtigen, Amsterdammers die op wintersportvakantie gaan, congresbezoekers met een programma in de stad, scholieren voor een bezoek aan Artis, ouderen die naar het museum gaan, muzikanten voor een optreden en sportclubs die naar een wedstrijd gaan.

Touringcars rijden verspreid door de stad, maar de meeste bestemmingen liggen binnen de A10. In het centrum stappen veel reizigers over op een rondvaartboot of starten met een rondleiding. De rondvaart is in bezoekersaantallen de grootste toeristische attractie van Amsterdam.

Bij populaire bestemmingen halteren touringcars voor de deur. Amsterdamse reizigers kunnen door de hele stad worden opgehaald: bij verzorgingshuizen, bedrijven en scholen. Zo haalt de Museum Plus Bus dagelijks ouderen op – vooral bij verzorgingshuizen – om ze naar een museum te brengen, betaald door de BankGiroLoterij.

Amsterdamse basisschoolleerlingen kunnen met de Culturbus acht keer tijdens hun schooltijd naar een museum of theater, betaald door de gemeente. In 2019 hebben 53.870 basisscholieren met 9.326 begeleiders gebruik gemaakt van de Culturbus. De topbestemmingen zijn de Krakerling, het Tropenmuseum en de Hermitage. In totaal 219 van de 244 basisscholen in Amsterdam rijdt met de Culturbus.

Met leerlingenvervoer gaan kinderen per bus op schoolreis, naar zwemles en schooltuintjes.

Figuur C Zeven segmenten



1.3 De branche: zeven segmenten touringcarvervoer

Er zijn grofweg zeven segmenten touringcarvervoer te onderscheiden door hun route, klantenkring en aantallen:

- Binnenstedelijke sightseeing.
- Excursies stad uit.
- Dagtrips stad in.
- Hotel/Cruise transfers van en naar vliegvelden en PTA.
- Lokaal groepsvervoer.
- Internationale lijnbussen.
- Zon- en sneeuwvakanties.

Binnenstedelijke sightseeing

Hop on Hop off-diensten hebben een programma in de stad en een directe overstapverbinding met de rondvaart. Ze rijden een vaste route (rondje S100 - Weesperstraat). Bestemmingen zijn musea, diamantairs en toeristische attracties. Er zijn gemiddeld 60 ritten per dag die gebruikmaken van haltelocaties en private voorzieningen zoals het parkeerterrein van Gassan Diamonds.

Excursies stad uit

De excursies hebben een programma buiten de stad zoals de Zaanse Schans, Kinderdijk of de Keukenhof. De reiziger logeert vaak in de stad of op het cruiseschip.

1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

In het hoogseizoen gaat het om circa 85 ritten per dag en in het laagseizoen circa 30 binnen de S100.

Excursies stad uit dragen bij aan het spreiden van de drukte in de stad. De bussen stad uit maken op dit moment grotendeels gebruik van het busplatform Centraal Station aan de IJzijde (pilot).

Dagtrips stad in

De bussen hebben een programma in de stad zoals een congres, overstap op de rondvaart of naar een museum. De reiziger komt van buiten de stad. De touringcars komen vanuit heel Nederland, maar ook vanuit Duitsland, België en verder. Het is onbekend om hoeveel ritten het exact gaat. De touringcars maken gebruik van de haltelocaties en private voorzieningen.

Hotel/Cruise transfer van en naar vliegvelden en PTA

De reiziger komt vanuit het buitenland aan op het vliegveld of met het cruiseschip. De reiziger stapt over op de touringcar met bagage en logeert vaak in de stad. Het aantal ritten is zeer seizoen afhankelijk. Een grove inschatting is dat er ongeveer honderd touringcars per dag in het hoogseizoen naar hotels in de stad rijden. De touringcars maken gebruik van reguliere haltes en een aantal hotels heeft eigen parkeervoorzieningen.

Lokaal groepsvervoer

Scholieren, ouderen, personeel, culturele gezelschappen en sportclubs hebben een programma in de stad. Ze komen uit de regio Amsterdam en verder. Het gaat om ongeveer 70 ritten per dag binnen of over de S100. De Cultuurbus, de Museum Plus Bus en de Museumpleinbus vallen onder lokaal groepsvervoer, maar ook schoolzwemmen en vervoer naar schooltuinen. De bussen maken gebruik van de reguliere touringcarhaltes en de

Q-Park parkeergarage Museumplein.

Internationale lijnbussen

Toeristisch en zakelijk vervoer vanuit het buitenland. Het gaat om vervoerders zoals FlixBus en Ouibus. Bestemmingen zijn de grote OV-knooppunten aan de rand van de stad zoals het Piarccoplein bij station Sloterdijk. De bussen maken gebruik van de halte- en bufferlocaties voor de benodigde rustperiode (minimaal 45 minuten), sanitair en horeca. De komende jaren wordt een stevige groei verwacht van 10-15% per jaar.

Internationale lijnbussen vallen onder Europese wetgeving. Ze concurreren met treinen en vliegtuigen en worden daarom gestimuleerd. Gemeenten zijn op basis van Europese wetgeving verplicht hen te faciliteren.

Zon- en sneeuwvakanties

Reizigers vanuit Amsterdam en regio met als eindbestemming het buitenland. Een grove inschatting is dat er 900 ritten per jaar vertrekken vanuit Amsterdam. Vertreklocaties zijn station Duivendrecht en metrostation Strandvliet.

Verder

De touringcars worden ingeschakeld door individuele partijen zoals scholen, sportclubs of door organisaties zoals Destination Management Company's (DMCs) die reizen plannen. Veel reizen worden ruim van tevoren gepland, soms wel twee jaar van tevoren.

Elk van de zeven segmenten maakt op een andere manier gebruik van de schaarse openbare ruimte. In de Agenda Touringcar worden naast generieke maatregelen ook specifieke maatregelen opgenomen voor enkele segmenten.

Wat is het verschil tussen halteren en parkeren?

Halteren: Alleen het direct in- en uitstappen van passagiers. Passagiers moeten klaar staan bij de halte. In de stad zijn er ongeveer 44 haltelocaties met meer dan 100 plaatsen waar touringcars gebruik van kunnen maken.

Parkeren: Parkeerplekken waar voor langere periode stil mag worden gestaan. Touringcars kunnen terecht op de gemeentelijke en privé-parkeerterreinen in of dichtbij de stad zoals de Passengers Terminal Amsterdam (41 plekken) of Q-park Museumplein (24 plekken). Er zijn 14 parkeerlocaties met in totaal meer dan 200 parkeerplaatsen beschikbaar.

Meer informatie over de huidige halte-locaties, parkeertarieven en -plekken in Amsterdam is te vinden op www.tourbuzz.nl.

1.4 De chauffeurs: betrouwbaar zijn in een drukke omgeving

Het is belangrijk om een goed aaneensluitende keten van halteren en parkeren te hebben in de stad. Dit leidt tot het tegengaan van onnodige verkeersbewegingen en omgevingsoverlast van fout geparkeerde touringcars.

Touringcarchauffeurs halteren en parkeren op verschillende plekken in de stad. Hiermee komen ze tegemoet aan de rij- en rusttijdenwet. Ook wachten ze tot hun passagiers terugkeren van hun excursie, variërend van 40 minuten tot een paar uur. Soms pauzeren ze op haltes, andere keren zijn ze te vinden op laad- en losplekken of reguliere parkeerplaatsen.

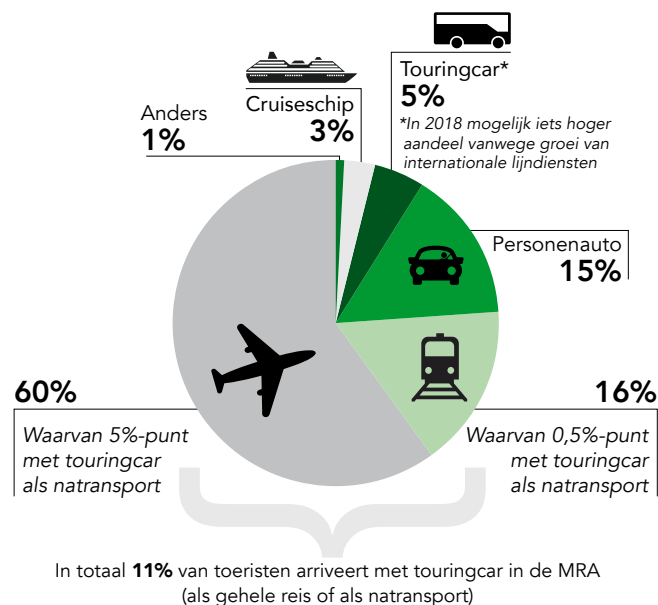
1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

Onder chauffeurs is er dan ook behoefte aan voldoende en goed gemarkeerde buffer- en parkeerplekken in de buurt van haltes.

Voor chauffeurs is het belangrijk om op tijd bij de halte te zijn. Files en druk verkeer maken het lastig om te plannen, waardoor chauffeurs niet graag op grote afstand van de ophaallocatie parkeren.

Te vroeg aanwezig zijn betekent de kans dat nog niet alle passagiers klaar staan. Dan moet er langer worden gewacht of de chauffeur moet een extra rondje rijden van de steward of verkeersregelaar bij de halte. Te laat zijn betekent ontevreden klanten. Chauffeurs geven aan dat ze het belangrijk vinden om zekerheid te hebben over de beschikbaarheid van de route, de halte en (de route naar) buffer- en parkeerplekken.

De gemeente Amsterdam informeert touringcarchauffeurs actief. Chaffeurs kunnen via www.tourbuzz.nl alle beschikbare touringcarhaltes, parkeermogelijkheden en actuele en toekomstige wegwerkzaamheden in Amsterdam vinden.



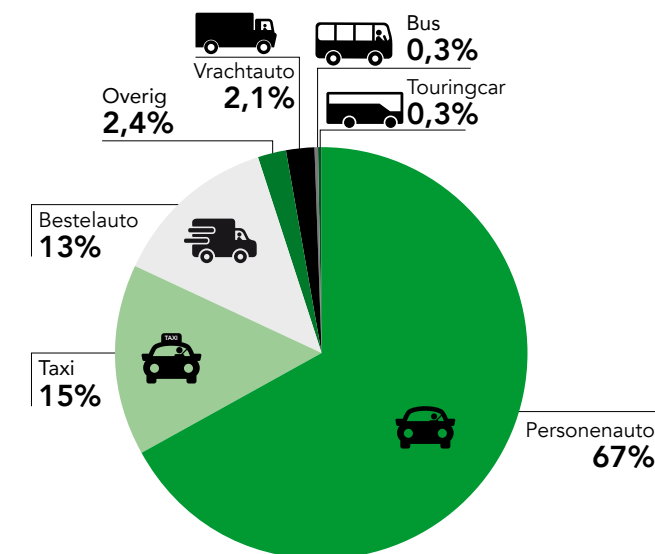
Figuur D Vervoermiddelenkeuze buitenlandse toeristen van huis naar Metropoolregio Amsterdam.

1.5 Cijfers van touringcars in Amsterdam

Per dag rijden er naar inschatting 625 touringcars het gebied binnen de S100 in. Dat zijn per jaar circa 220.000 touringcarbewegingen binnen de S100, waarvan ongeveer 10% Hop on Hop off-bewegingen zijn.

Het aantal touringcars in de stad is sterk seizoensgebonden. Het grootste gebruik is tijdens het 'Keukenhofseizoen' in april en mei. Dan stijgt het gebruik naar soms wel 1.000 touringcars per dag. In de periode oktober tot en met februari rijden er gemiddeld minder dan 500 touringcars per dag de S100 binnen.

In de ochtendpiek (tussen 09.00-12.00) rijden er gemiddeld vijftig touringcars per uur de S100



Figuur E Aandeel verkeer in Amsterdam per categorie.

binnen en dit aantal vakt af na 18.00. Veel van de touringcars in de stad hebben een Nederlands kenteken: in het laagseizoen 80%, in het hoogseizoen (april-mei) naar inschatting ongeveer 50%.

Bijna 11% van de buitenlandse toeristen aan de regio Amsterdam reisde per touringcar vanuit hun woonplaats (5%), treinstation of Schiphol (6%).

Ten opzichte van het gehele verkeer in Amsterdam is het aandeel touringcars vrij klein. In het gebied binnen de ring A10 is slechts 0,3 % van het verkeer een touringcar. Op de Prins Hendrikkade waren ruim 3 van de 100 voertuigen touringcars. (zie figuur E).

1 Inleiding en analyse: touringcars in Amsterdam

1.6 Overlast door touringcars in de stad

Ondanks het beperkte aandeel in het totale verkeer, is de impact van touringcars op de stad relatief groot. Dit heeft te maken met de uitstoot, de omvang en het gewicht van de touringcars en de ervaren (parkeer)overlast. Doordat de stad steeds drukker wordt, ontstaat er steeds minder plek voor de touringcar.

1.6.1 Schadelijke uitstoot

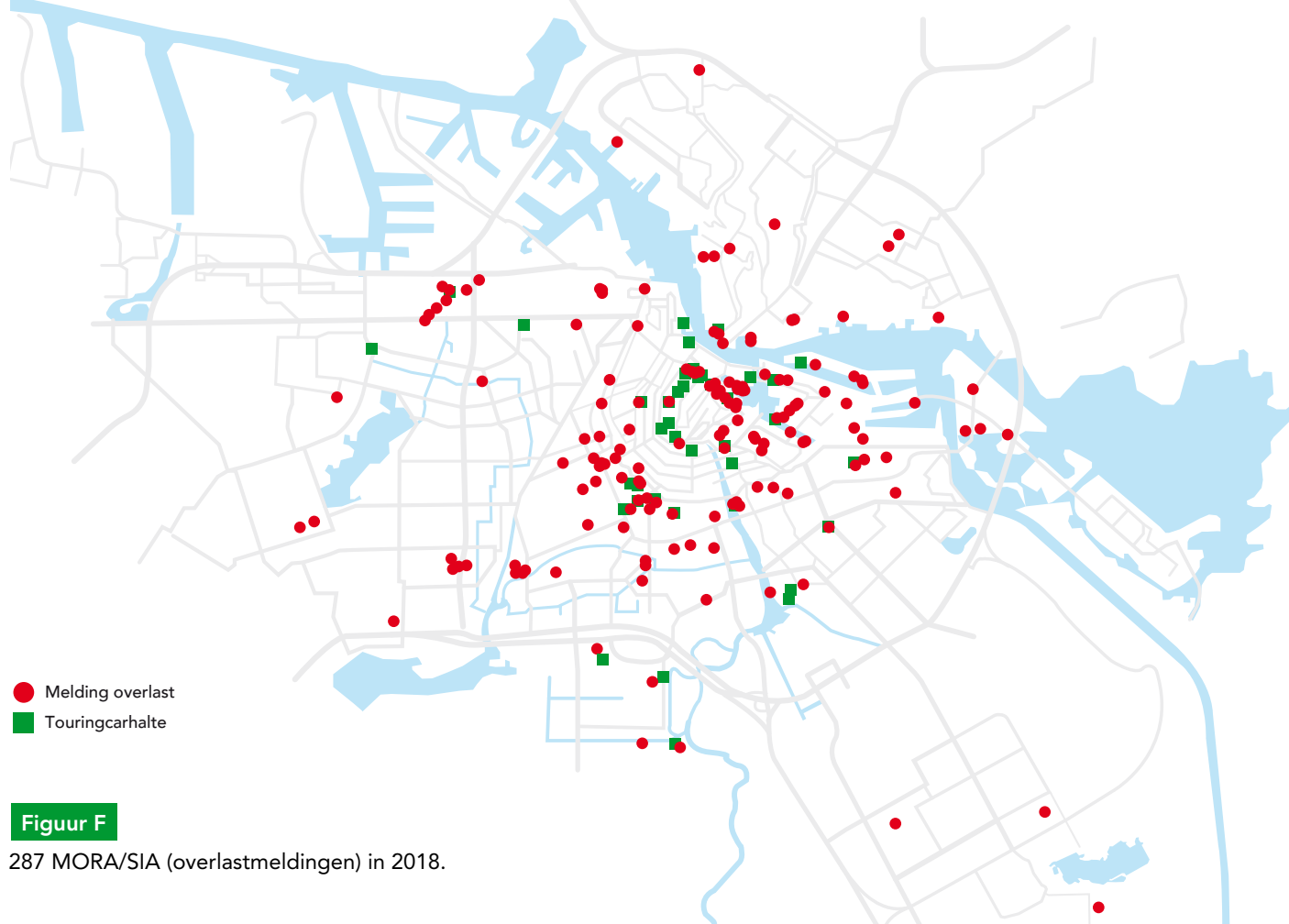
Veel bewonersklachten over touringcars gaan over het laten draaien van de motor tijdens het halteren en parkeren. Zij uiten hun zorgen over de mogelijke gevolgen voor hun gezondheid. Zeker op locaties waar touringcars vaker halteren en parkeren, is dit een grote bron van ergernis.

Vier op de vijf Nederlandse touringcars rijdt binnen de A10 op Euro5 of Euro6 diesel. Hoewel touringcars relatief schoon zijn, dragen ze voor circa 5% bij aan de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) in Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2019).

1.6.2 Risico voor kades, bruggen en smalle straten

Veel Amsterdamse straten in het centrum zijn smal en worden vooral gebruikt door voetgangers en fietsers. Er is niet genoeg ruimte voor grote touringcars om te manoeuvreren. Grote touringcars kunnen in die straten voor onveilige en hinderlijke situaties zorgen.

De bruggen en kademuurs in de stad zijn kwetsbaar. Vooral zware voertuigen zoals vrachtwagens, trams en touringcars geven sterke trillingen en vormen een risico voor een verdere verzwakking van de kwetsbare kades en bruggen.



Figuur F
287 MORA/SIA (overlastmeldingen) in 2018.

1.6.3 Parkeer- en omgevingsoverlast

Veel chauffeurs parkeren hun touringcar in de directe omgeving van touringcarhaltes; op de halte, op laad- en losplekken en op parkeerplaatsen. Niet zelden zijn dit locaties die niet geschikt zijn voor touringcars en waar parkeren voor touringcars ook niet is toegestaan en op de drukke, belangrijke wegen in de stad.

Het komt ook voor dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn, maar dat de chauffeur ervoor kiest om ergens anders te parkeren omdat de chauffeur de prijs van de plek te hoog vindt of omdat het niet uitkomt met de rust- en rijtijden.

Amsterdammers hebben last van parkerende touringcars in de omgeving van haltes (zie figuur F). Meer dan 80% van de klachten over touringcars gaan over halteren en parkeren. Ook zijn er veel meldingen over kerende touringcars. Dat heeft ook negatieve effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid.

Voor in het centrum zorgen de touringcars voor omgevings- en leefbaarheidsoverlast. Bewoners ervaren overlast door het aantal touringcarbewegingen, geluidsoverlast van halterende bussen en overlast van het in- en uitstappen van grote groepen mensen op smalle stoepen en langs fietspaden. Dit laatste leidt tot verkeersconflicten tussen voetgangers en fietsers.



1.7 Verschillende vormen van overlast in de stad

1.7.1 Het centrum: Veel groepsbestemmingen, veel touringcaroverlast

De meeste bestemmingen voor reizigers in en naar Amsterdam liggen in het centrum van de stad. Dat geldt voor opstapplaatsen voor de rondvaart, aanlegplaatsen voor rivier- en zeecruiseschepen, musea, grote hotels en bedrijven die groepen ontvangen en culturele instellingen. Deze bestemmingen richten zich (deels) op groepen en trekken dan ook veel touringcarverkeer naar het centrum en veroorzaken daarmee overlast. In dit gebied liggen ook de meeste knelpunten voor de luchtkwaliteit, kwetsbare kades en bruggen en smalle straten.

1.7.2 West, Zuid en Oost: groepsbestemmingen en schoolreizen

Amsterdam telt ongeveer 224 basisscholen. Een groot deel daarvan ligt in de stadsdelen West, Zuid en Oost. Er zijn ook veel verzorgings- en verpleeghuizen die door de Museum Plus Bus worden bediend. Tegelijk liggen langs de Stadhouderskade ook een aantal belangrijke bestemmingen die groepen aantrekken, zoals het Rijksmuseum, het Van Gogh Museum, Coster Diamonds en de Heineken Experience. In de omgeving van deze bestemmingen wordt veel overlast ervaren, vooral door foutparkeren en door het blokkeren van de weg door touringcars.

1.7.3 Noord, Nieuw-West en Zuidoost: internationale lijndiensten en groepsbestemmingen

In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost concentreert de drukte en overlast zich vooral op een aantal groepsbestemmingen, zoals de NDSM-werf in Noord, het Delflandplein en Burgemeester de Vlugtlaan voorbij de Slotermeerlaan in Nieuw-West en Bijlmer-Arena in Zuidoost. Ook bij de halteplaatsen voor internationale lijndiensten zoals bij station Sloterdijk wordt overlast ervaren, vooral door touringcars die foutparkeren.

Doelen en strategie:
bestrijden van de overlast
van touringcars



2 Doelen en strategie: bestrijden van de overlast van touringcars

De komende jaren gaan we op zoek naar een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. Touringcars dragen bij aan de overlast in de stad en dat wil de gemeente stevig aanpakken. Tegelijkertijd vervullen touringcars ook een belangrijke rol bij het efficiënt vervoeren van grote groepen mensen en hun eventuele bagage. Ook vanuit een educatief en sociaal oogpunt, vooral voor kinderen, mensen met een beperking en ouderen. Dat stelt de gemeente voor een dilemma en een aantal belangrijke keuzes.



Figuur G De drie doelstellingen van de Agenda Touringcar.

2.1 Doelstelling: Bestrijden van overlast door touringcars in Amsterdam

De gemeente Amsterdam gaat de overlast van touringcars bestrijden en zet daarbij in op drie concrete doelen.

2.1.1 Drie concrete doelen

De komende jaren zetten we in op de volgende drie doelstellingen:

- Touringcars zijn uitstootvrij en dragen zo min mogelijk bij aan te hoge concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) in de stad.
- Geen grote, zware touringcars over kwetsbare bruggen en kades.
- Minimaliseren van de (parkeer)overlast door touringcars.

Met als eindbeeld:

- Een touringcarvrij stadshart in 2022.
- Een maximaal touringcarluw centrum, met uitzondering van de S100, de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat en de zuidelijke IJ-oeveren in 2022.
- Een touringcarluw gebied tussen de S100 en de A10 in 2025.

2.1.2 Coalitieakkoord

De doelstelling wijkt af van de tekst in het coalitieakkoord Amsterdam 2018 'Een nieuwe lente en een nieuw geluid' waarin op pagina 46 staat dat:

'Touringcars worden geweerd binnen de A10 en beneden het IJ. Er komt een touringcar-transitieplan om dit te realiseren. Tot die tijd blijft overstappen achter het Centraal Station en bij de Zouthaven mogelijk.'

2 Doelen en strategie: bestrijden van de overlast van touringcars

Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat het volledig weren van touringcars binnen de A10 zal leiden tot een vervanging van de ritten door kleinere (taxi)bussen, taxiriten, minibusjes en een toenemende piekdruk in het openbaar vervoer. Dat betekent een forse groei in extra verkeersbewegingen in de stad en een verwachte toename van de ervaren overlast.

Het volledig weren van touringcars heeft grote gevolgen voor twee kwetsbare doelgroepen: ouderen en (basisschool)leerlingen.

- Ouderen die niet meer in staat zijn zelfstandig te reizen, reizen nu met initiatieven zoals de Museum Plus Bus naar musea in Amsterdam. De organisaties hebben aangegeven dan niet meer hun diensten voor musea in Amsterdam aan te kunnen bieden. De inzet van kleinere voertuigen is vanwege de benodigde begeleiding niet haalbaar.
- De gemeente is opdrachtgever voor het vervoer van basisschoolleerlingen van en naar zwembaden en naar de schooltuinen in en buiten de stad. Het is praktisch niet uitvoerbaar om kleinere voertuigen in te zetten, omdat dit extra begeleiding vanuit de scholen vereist.

Uit gesprekken met culturele instellingen en de branche in de stad blijkt dat de bedrijfsvoering voor een aantal instellingen in de stad in gevaar komt bij het volledig weren van touringcars.



2.2 Strategie: Restrictieve aanpak – alleen touringcars als ze geen overlast geven

Met de maatregelen in deze agenda kiest de gemeente voor een restrictieve aanpak. Touringcars worden zoveel mogelijk opgevangen aan de randen van de stad en touringcarbewegingen worden geconcentreerd op de hoofdroutes.

Touringcars in de stad zijn alleen welkom als ze geen overlast opleveren en gebruikmaken van de faciliteiten voor touringcars in Amsterdam. We leggen strenge eisen op aan touringcars in gewicht, uitstoot en omvang.

We helpen chauffeurs met duidelijke en heldere communicatie zodat ze weten waar ze mogen rijden, halteren en parkeren. En we zetten actief in op de naleving van regels voor chauffeurs.

We stellen acht maatregelen voor die vallen onder drie pijlers:

- 1) Opvangen aan de randen van de stad en concentreren op de hoofdroutes:
 - Inperken van het aantal touringcarroutes in het centrum.
 - Aanleggen van touringcarhaltes langs de touringcarroutes.
 - Aanleggen van overstaplocaties.
- 2) Touringcars alleen toelaten als het past en ze voldoen aan strenge eisen:
 - Herijking van de 7,5 ton zone.
 - Uitwerken ambities uitstootvrije touringcars.
 - Stimuleren gebruik touringcarparkeerplaatsen, ontmoedigen straatparkeren.
- 3) Naleven van regels voor touringcarfaciliteiten:
 - Haltemanagement voor efficiënt haltegebruik.
 - Inzetten op informatie gestuurde en intelligente handhaving.

2 Doelen en strategie: bestrijden van de overlast van touringcars

2.3 De verbinding met andere beleidsambities

Het inperken van de overlast door de grote (verkeers) drukte in de stad is het doel van diverse beleidsagenda's. De belangrijkste zijn:

- Actieplan Schone Lucht.
- Actieplan bruggen en kademuren.
- Uitwerkingsplan Overstaplocaties.
- Agenda Amsterdam Autoluw.
- Programma Stad in Balans.

De strategie en maatregelen van de Agenda Touringcar liggen in lijn met de verwante beleidsagenda's en zijn in hoge mate volgend. Die beleidsambities worden uitgevoerd in afstemming met het programma Touringcar.

2.3.1 Actieplan Schone Lucht

Het Actieplan Schone Lucht vormt de basis voor de aanpak van schadelijke uitstoot door verkeer in de stad. In het actieplan staan de ambities voor het terugdringen van uitstoot door verkeer in de stad. Het uiteindelijke doel is uitstootvrij verkeer binnen de bebouwde kom in 2030.

De ambitie is om in 2025 binnen de A10 alleen uitstootvrije touringcars toe te laten.

Het Actieplan Schone Lucht is in april 2019 door het college vastgesteld.

2.3.2 Actieplan bruggen en kademuren

Om de kwetsbare kades en bruggen in de stad te beschermen wordt de komende jaren veel onderzoek en herstelwerk gedaan. Het gehele areaal wordt in kaart gebracht op de toegestane belastbaarheid.

De omvang van de problemen maakt dat het niet haalbaar is om alle kwetsbaarheden van kades en bruggen op korte termijn te verhelpen. Daarom wordt gewerkt aan het stellen van strenge regels voor het gebruik van kwetsbare routes door zwaar verkeer. Grote touringcars zijn door hun hoge gewicht te categoriseren als zwaar verkeer.

Het huidige beleid wordt aangescherpt en de 7,5 ton zone in het centrum wordt herijkt.

In 2019 is gestart met het opknappen van kwetsbare routes binnen het programma Oranje Loper: de routes Raadhuisstraat, Rozengracht, Nieuwezijds Voorburgwal (Noord en Zuid), De Clerqstraat, Jan Evertsenstraat en de negen bruggen.

Overigens kunnen de uitkomsten van de onderzoeken van bruggen en kades de komende jaren leiden tot plotselinge, onvoorziene afsluitingen van bruggen, kades en straten voor zware voertuigen. Dit kan de touringcarbereikbaarheid van bestemmingen binnen de A10 ernstig en langdurig belemmeren.

Het actieplan bruggen en kademuren is in juni 2019 door het college vastgesteld.

2.3.3 Uitwerkingsplan Overstaplocaties

Vanwege het economisch belang van de touringcarbereikbaarheid voor de cruisevaart en rondvaart is een visie opgesteld voor overstaplocaties tussen touringcar, rondvaart, rivier- en de zeecruise. Het doel is om touringcarafhankelijke rondvaartactiviteiten uit het stadshart te verhuizen naar de zuidelijke IJ-oever en de cruisevaartkades en -steigers bereikbaar te houden voor touringcars.

Het Uitwerkingsplan Overstaplocaties is voor de zomer door het college vastgesteld.

2 Doelen en strategie: bestrijden van de overlast van touringcars

2.3.4 Agenda Amsterdam Autoluw

De Agenda Amsterdam Autoluw die op 23 januari 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld, bevat 27 voorstellen voor maatregelen, pilots en onderzoeken ten behoeve van een leefbare en toegankelijke stad. Er wordt meer ruimte gemaakt voor de voetganger, fietser en het openbaar vervoer ten opzichte van de (stilstaande) auto. De aangekondigde aanpassingen van het autonetwerk en de parkeermogelijkheden in de openbare ruimte hebben effect op de touringcarbereikbaarheid van het centrumgebied, waaronder de pilot knip Weesperstraat en het zoveel mogelijk parkeer- en autovrij maken van het stadshart.

2.3.4 Overig

Programma Stad in Balans

Het programma Stad in Balans is een uitwerking van de bestuurlijke ambitie om tot een nieuw evenwicht in de stad te komen waarin bewoners centraal staan en bezoekers welkom blijven.

Het beperken van de overlast van touringcars in de stad is één van de opgaves uit dit programma en valt onder het doel 'Meer ruimte op straat'.

Het programma Stad in Balans is begin 2019 door het college vastgesteld en aan de raad gepresenteerd.

Maatregelen groepsrondleidingen

Het college neemt maatregelen om de overlast door groepsrondleidingen tegen te gaan. Sinds 1 april 2018 hebben gidsen voor rondleidingen aan vijf tot twintig personen in het Wallengebied een ontheffing nodig.



Het ontheffingsstelsel voor groepsrondleidingen wordt in 2020 uitgebreid naar heel Centrum en de maximale groepsgrootte gaat van 20 naar 15 personen. Het doel is onder andere de leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren.

Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden



In dit hoofdstuk staan de maatregelen waarmee we de overlast van de touringcar stap voor stap verminderen. We doen dat in een tempo waarmee we de bewoners van de stad concrete resultaten bieden, maar ook de touringcarbranche en de grote publiekstrekkingen de tijd geven hun bedrijfsvoering aan te passen aan de nieuwe maatregelen.

Met een aantal maatregelen wordt gelijk gestart of ze worden voortgezet, zoals het aanleggen van overstaplocaties of de inzet van haltemanagement. Er zijn twee belangrijke momenten te onderscheiden in de uitvoering van de agenda:

- In 2022 wordt een aantal touringcarroutes in het centrum opgeheven, waardoor het centrum (binnen de S100) grotendeels touringcarvrij wordt.
- Vanaf 2025 stellen we een verplicht netwerk van touringcarroutes in binnen de A10.

Hiermee wordt gelijk opgetrokken met het invoeren van de verschillende milieuzones in de stad.

3.1 Opvangen aan de randen van de stad en concentreren op de hoofdroutes

3.1.1 Een netwerk van verplichte touringcarroutes

Veel overlast en risico wordt veroorzaakt door grote, zware touringcars op kwetsbare kades en bruggen en in smalle straten. Deze overlast pakken we aan door deze touringcars van deze routes te weren. Touringcarbedrijven kunnen hun diensten blijven aanbieden door gebruik te maken van een beperkt aantal toegestane touringcarroutes waar touringcars met hun omvang niet of nauwelijks tot problemen leiden.

In het touringcartransitieplan uit 2017 is een aantal touringcarroutes vastgesteld, waarvan een aantal alleen voor bestemmingsverkeer. De komende jaren wordt deze aanpak verder uitgebreid. Grote touringcars mogen daardoor alleen op de routes rijden waar ze passen en veilig over de kades en bruggen kunnen rijden. Het centrum van Amsterdam wordt hierdoor grotendeels touringcarvrij, met uitzondering van eventuele ontheffingen. Het halteren wordt langs deze verplichte routes gefaciliteerd.

Door touringcars zoveel mogelijk te weren van smalle, kwetsbare bruggen en kades in het centrum wordt uitvoering gegeven aan maatregel 3.06 van het programma Stad in Balans 2018-2022, de motie 'Sturen op kleinschalige, duurzame alternatieven voor grootschalig massavervoer (1719.16)' en de motie 'Weren van touringcars – eindbeeld touringcarvrije binnenstad (68.18)'.



Maatregel 1:

Inperken van het aantal touringcarroutes in het centrum

We gaan het netwerk van touringcarroutes voor grote touringcars verder inperken en een voorkeursnetwerk buiten de S100 instellen. De kaarten voor 2022 en 2025 staan in bijlage A. Daarbij geldt:

- Tot 2022 zijn de routes gelijk aan de routes die voor het netwerk van het touringcartransitieplan 2017 gelden, tenzij de bescherming van kades en bruggen vereist dat deze routes worden aangepast.
- Vanaf 2022 wordt het netwerk verkleind door het opheffen van een aantal routes in het centrum. Hiermee bieden we de branche voldoende tijd om te wennen aan de nieuwe situatie. Dit gebeurt ná de voorziene verplaatsing van overstapplaatsen voor rondvaart uit het centrum. In de overige stadsdelen binnen de A10 bestaat het netwerk per 2022 uit voorkeursroutes.
- De routes in het centrum (binnen de S100, ten zuiden van het spoor) zijn verplicht voor grote touringcars (langer dan 10 meter, zwaarder dan 7,5 ton). Afwijken

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden

- van de routes door grote touringcars is niet toegestaan.
- Dit betekent dat touringcars vanaf 2022 niet meer welkom zijn voor het Centraal Station (zowel rijdend als halterend), op de Prins Hendrikkade en in het stadshart (route Rokin-Damrak en route Rozengracht-Raadhuisstraat-Nieuwezijds Voorburgwal), met uitzondering van eventuele ontheffingen.
- Vanaf 2025 wordt in de stadsdelen West, Zuid en Oost een verplicht netwerk binnen de milieuzone voor touringcars (autobussen) ingesteld. Grote touringcars mogen in principe niet afwijken van de touringcarroutes.
- Voor de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost worden de voorkeursroutes gezamenlijk in een later stadium uitgewerkt.
- Bij lokale overlast kan als uiterste maatregel een inrijverbod op straatniveau worden ingesteld.
- In overleg met de Vervoerregio zetten we ons in om deze maatregel ook toe te passen op hop-on hop-off diensten. Ook zij zijn dan gebonden aan de toegestane touringcarroutes.
- Het college verkent de mogelijkheden om de Hop on Hop off-bussen stevig terug te dringen.
- Met Gassan Diamonds is de gemeente in gesprek om het aantal touringcarbewegingen te verminderen op de locatie Nieuwe Uilenburgerstraat en om een structurele oplossing te vinden voor de verkeersoverlast.

Bij het vaststellen van het netwerk voor touringcars is rekening gehouden met:

- De draagkracht van bruggen en kademuren voor zover bekend (bij voortschrijdend inzicht kunnen aanpassingen nodig zijn).
- De ligging van de belangrijkste groepsbestemmingen en ophaalplaatsen (zoals hotels, musea, theaters, rondvaart, cruiseschepen, verzorgingshuizen en scholen).

- Plaatsen waar veel hinder wordt ervaren door omwonenden.
- De bereikbaarheid van bestemmingen voor kinderen, mensen met een beperking en ouderen.
- De verkeerskundige geschiktheid van de route voor grote touringcars. Hiertoe is een afwegingskader ontwikkeld als aanvulling op de CROW richtlijnen en CVC leidraad voor wegontwerp. Dit afwegingskader staat in bijlage B.

Verwachte verkeerskundige effecten

Er is onderzocht wat de verkeerskundige effecten zijn van het verkleinen van het netwerk van touringcarroutes. Uit het onderzoek blijkt dat er vrijwel geen effect is op de doorstroming op het stedelijk netwerk binnen de A10 vanwege de relatief kleine aantallen touringcars ten opzichte van het overige verkeer.

Voor een aantal specifieke locaties zou het een toename voor het halterende touringcarverkeer kunnen betekenen. Het gaat om de locaties langs de S100 (Stadhouderskade en de zuidelijke IJ-oeveren) en het Museumplein.

Verwachte effecten voor de bestemmingen

Doordat touringcars alleen op een beperkt aantal routes worden toegestaan in het centrum, wordt de mogelijkheid voor deur-tot-deurvervoer voor groepen in grote touringcars binnen de S100 beperkt. De meeste culturele instellingen binnen de S100 liggen echter aan of nabij de voorgestelde touringcarroutes, zoals NEMO, het Scheepvaartmuseum, het Joods Cultureel Kwartier en de Hermitage. Reizigers zullen soms enige afstand moeten overbruggen tussen de halte en hun bestemming. Het verkleinen van het netwerk van touringcarroutes heeft mogelijk grote gevolgen voor bestemmingen in het centrum die bezoekers per touringcar ontvangen en niet nabij een touringcarroute liggen.

Deze partijen kunnen ervoor kiezen om bezoekers vanaf een dichtstbijzijnde touringcarhalte te begeleiden. Of om de mogelijkheden te verkennen van alternatieve vervoersmiddelen zoals lichte en kleine touringcars, openbaar vervoer of vervoer over water. Uiterste consequentie is het veranderen van de bedrijfsstrategie en niet meer richten op grote groepen die per grote touringcar naar de bestemming komen.

De gemeente vindt het belangrijk dat kunst-, culturele en educatieve instellingen toegankelijk blijven voor kinderen, mensen met een beperking en ouderen. Ook artiesten/gezelschappen ten behoeve van de uitoefening van kunst en cultuur bestemd voor de ontheven organisaties komen in aanmerking voor een ontheffing.

Onder kunst, cultuur en educatie schaaft het college kunstinstituten, musea, theaters, poppodia en dierentuinen alsmede organisaties die zich richten op de opvoeding en vorming van kinderen tot 12 jaar.

Alleen onder strikte voorwaarden zullen er ontheffingen worden verstrekt. Er wordt geen ontheffing verstrekt indien er reële alternatieven voor vervoer zijn of als er gevaar ontstaat voor kades en bruggen op de weg naar de bestemming.

Hiermee wordt voldaan aan de motie 68.18 – Weren van touringcars – eindbeeld touringcarvrije binnenstad, waarin wordt opgeroepen om ‘een plan te ontwikkelen voor een eindbeeld van de touringcarvrije binnenstad, uitgaande van een omvangrijk touringcarvrij gebied, zonder bestemmingsontheffingen, maar uitsluitend ontheffingen voor speciaal doelgroepenvervoer, zoals kinderen of mensen met een beperking.’

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden

3.1.2 Toegankelijke haltes aan verplichte touringcarroutes

Het is belangrijk dat touringcars langs de touringcar-routes voldoende ruimte hebben om veilig te halteren. Dat voorkomt foutparkeren en conflicten met fiets en voetgangers als gevolg.

Maatregel 2:

Aanleggen van touringcarhaltes langs de touringcarroutes

We verkennen de aanwijzing en waar nodig de aanleg van touringcarhaltes bij de belangrijkste bestemmingen langs de verplichte touringcarroutes. Er wordt begonnen met het aanleggen van touringcarhaltes langs de verplichte touringcarroutes in het centrum. Daarna richten we ons op de routes buiten de S100.

Bij de verkenning van haltelocaties houden we in ieder geval rekening met:

- De Leidraad Centrale Verkeerscommissie en de tegenstrijdigheid in het beleidskader Verkeersnetten.
- De infrastructurele eisen voor de aanleg van touringcarhaltes (onderzoek van DTV- consultants) (zie bijlage C).
- De ligging aan de touringcarroutes (zie maatregel 1).
- Gemakkelijk aan- en afrijden.
- Een gewenste maximale loopafstand van 300 meter tot de belangrijkste bestemming;
- Een zo veilig mogelijke looproute.
- Tegengaan van overlast voor omwonenden.
- De gevolgen van een halte voor de doorstroming van het overige verkeer.



Haltes aanleggen

Voor de piekperiode (april-mei) wordt ingezet op haltes op alternatieve locaties (zie maatregel 3). Waar mogelijk zorgen we ervoor dat deze locaties flexibel kunnen worden gebruikt (bijvoorbeeld in de nacht taxistandplaats, laad/losplaats).

De ruimte in de stad is schaars. Zeker in het centrum. De haltes zullen in overleg met het betreffende stadsdeel worden aangelegd. Bij eventuele geschillen is het stedelijke beleid leidend.

Als het touringcarnetwerk in het centrum in 2022 wordt verkleind, zullen enkele huidige haltes niet meer aan een verplichte touringcarroute liggen. Deze haltes komen te vervallen. De wegbeheerder beslist dan welke functie de beschikbaar gekomen ruimte krijgt.



Aanleggen overstaplocaties aan de rand van de stad

3.1.3 Overstaplocaties voor de touringcar

Om minder touringcarbewegingen in het centrum te krijgen gaan we overstaplocaties voor touringcars creëren nabij OV-knooppunten en de huidige (overstap-)locaties buiten het centrum beter benutten.

Niet alle overstaplocaties liggen aan de rand van de stad. Het busplatform Centraal Station aan de IJ-zijde wordt als overstaplocatie gebruikt voor excursies stad-uit.

Maatregel 3:

Aanleggen van overstaplocaties

We leggen halte- en parkeerplaatsen voor touringcars aan die gaan dienen als overstaplocaties. We combineren daarbij zoveel mogelijk met knooppunten voor openbaar vervoer en vrachtverkeer.

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden



Met deze maatregel richten we ons in ieder geval op de volgende acties:

- Bij station Sloterdijk zijn faciliteiten gecreëerd voor internationale lijndiensten. De komende periode zal onderzocht worden of uitbreiding van de faciliteiten nodig en mogelijk is.
- De verwachting is dat internationale lijndiensten de komende jaren zullen doorgroeien waardoor meer faciliteiten nodig zijn. Daarom leggen we een touringcarknooppunt voor internationale buslijnen, zon- en sneeuwvakanties en mogelijk andere segmenten zoals excursies stad-uit aan bij station Duivendrecht. De touringcar terminal Duivendrecht zal de primaire locatie voor internationale bussen worden. Het realiseren van de touringcar terminal bij station Duivendrecht zorgt voor minder touringcarbewegingen in de stad.
- We starten een verkenning naar de mogelijkheden om internationale lijndiensten te faciliteren.
- Er wordt een gezamenlijk verkenning gestart met de Vervoerregio Amsterdam naar overstaplocaties en het medegebruik van busplatforms voor touringcars. Daarbij kijken we specifiek naar Station Noord, RAI/ Zuid, Bijlmer-Arena en Sloterdijk.
- De pilot op het busplatform IJzijde van het Centraal Station waarbij touringcars konden halteren voor



dagtochten de stad uit, is vanaf december 2019 omgezet in een semipermanente situatie, waarbij wordt betaald voor het gebruik van het busplatform. Jaarlijks worden de afspraken herijkt.

Er zal aanvullende ruimte gezocht worden voor tijdelijk parkeren in de nabijheid en parkeren op grotere afstand van de locaties.

Er dient rekening gehouden te worden met ruimte voor laadfaciliteiten (elektrisch, waterstof), specifiek voor buffer- en parkeerlocaties. Ook zijn voorzieningen voor reizigers en chauffeurs vereist, zoals wachtruimte en toiletten.

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden

3.2 Alleen touringcars toelaten als het past en ze voldoen aan strenge eisen

De komende jaren werken we stapsgewijs toe naar een stad waarbinnen touringcars alleen onder strenge voorwaarden mogen komen.

3.2.1 Geen grote, zware touringcars in het centrum: de 7,5 ton zone

Het grootste deel van de meest kwetsbare bruggen en kades en smalle straten bevindt zich in het centrum. Binnen die zone gelden strenge voertuigeisen voor zwaar verkeer waaronder touringcars zoals lengte-, gewichts- en hoogtebeperkingen. Om de infrastructuur te beschermen is in 1996 in Stadsdeel Centrum een 7,5 ton zone ingesteld. Dit houdt in dat verkeer zwaarder dan 7,5 ton op dit moment alleen onder bijzondere voorwaarden en op specifieke routes is toegestaan.

Met hun gewicht en lengte zijn grote touringcars momenteel niet toegestaan in de 7,5 ton zone, behalve op de vrachtroutes. Er is echter veel onduidelijkheid over deze regel, en dat zorgt ervoor dat de regel regelmatig wordt overtreden. De komende jaren pakken we de onduidelijkheid aan en zetten we in op strengere handhaving. Vanaf 2022 wordt het aantal routes voor touringcars in het centrum beperkt. Er wordt een verkeersbesluit genomen en specifieke bebording geplaatst.



Aanscherpen 7,5 tonszone

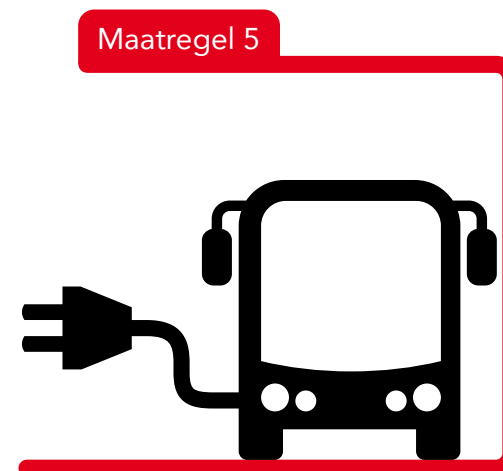
Maatregel 4:

Herijking van de 7,5 ton zone

We scherpen de 7,5 ton zone aan voor zwaar verkeer en deze wordt waar nodig verduidelijkt. De bebording wordt daarbij gecontroleerd op juistheid. Bij de aanscherping van de 7,5 tonszone kijken we ook naar de mogelijkheden om touringcars het beste te reguleren. Om schade aan bruggen en kademuren te voorkomen en om de doelstellingen uit de Agenda Touringcar 2020-2025 te realiseren.

3.2.2 Geen vervuilende touringcars in Amsterdam: op weg naar uitstootvrij

In april 2019 is het Actieplan Schone Lucht door het college vastgesteld. Het actieplan beschrijft een stevige stedelijke ambitie om de luchtkwaliteit van de stad te verbeteren.



Werken aan schone touringcars

Maatregel 5:

Uitwerken ambities uitstootvrij touringcars

In het Actieplan Schone Lucht staat de ambitie om touringcars binnen de ring per 2025 uitstootvrij te laten zijn. Ook wordt nagedacht over maatregelen op korte termijn om touringcars binnen de S100 te verduurzamen.

Amsterdam wil graag met de touringcarbranche en groepsbestemmingen tot een werkbare manier komen om de ambities van de stad te bereiken. De komende periode wordt vanuit het Actieplan Schone Lucht die werkwijze samen uitgewerkt.

3.2.3 Geen geparkeerde touringcars op straat

Er komen relatief veel meldingen binnen van parkeeroverlast door touringcars in de omgeving van bestemmingen. Terwijl er parkeerruimte is op de parkeerlocaties Q-park Museumplein, P+R Zeeburg, Sloterdijk en de Touringcar Terminal Amsterdam. Chauffeurs geven verschillende redenen op voor hun parkeergedrag:

- De korte wachttijd tot de passagiers weer opgehaald

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden

- moeten worden waardoor parkeren geen zin heeft.
- De hoge kosten van de officiële parkeerplaatsen.
- Onbekendheid met het aanbod van parkeerplaatsen voor touringcars in de stad.

Maatregel 6:

Stimuleren gebruik touringcarparkeerplaatsen, ontmoedigen straatparkeren

- We informeren chauffeurs vooraf én tijdens hun reis over de locaties van parkeerplaatsen, de kosten, de (actuele) reistijd, de toegestane touringcarroutes en de bezetting. Middelen zijn:
 - Met folders en een website (www.tourbuzz.nl) richten we ons op partijen die hun reis voorbereiden. Op dit moment kunnen chauffeurs al de routes, parkeerlocaties en actuele wegwerkzaamheden inzien.
 - Met het parkeerverwijssysteem en bij haltes informeren we chauffeurs tijdens de reis.
 - Door verschillende talen te gebruiken, bereiken we ook niet-Nederlandstalige chauffeurs.
- We verkennen de mogelijkheid om vooraf (online) een parkeerplek te reserveren en vooraf te betalen voor (één van de) parkeerplaatsen. Daarbij kijken we naar mogelijkheden om de prijzen te stroomlijnen.
- We gaan in overleg met de eigenaren van de parkeerlocaties over verbetering van het gebruik van hun locaties.
- We onderzoeken mogelijkheden om parkeren op straat te ontmoedigen door het invoeren van hogere kosten voor betaald parkeren voor touringcars op straat. We verkennen de mogelijkheid voor het invoeren van een parkeertarief voor lange voertuigen.

Maatregel 6



Voorkomen parkeeroverlast

3.3 Naleven van de regels voor touringcarfaciliteiten

Om ervoor te zorgen dat chauffeurs zich houden aan de regels in Amsterdam, stimuleren we het naleven van de regels. Dit vullen we aan met actieve handhaving op overtredingen. We passen de komende jaren haltemanagement toe waar dat kan, en handhaving waar het moet.

3.3.1 Haltemanagement: optimaal gebruik faciliteiten

Touringcarhaltes worden gebruikt voor het in- en uitstappen en soms ook voor het in- en uitladen van koffers. Dit kan tot ongewenste drukte leiden op de haltes.

De afgelopen jaren is veel ervaring opgedaan met haltemanagement door stewards. In 2018 heeft de

Maatregel 7



Inzetten van haltemanagement

Stichting Welkom haar werkzaamheden op dit gebied overgedragen aan de gemeente. De komende jaren wordt het haltemanagement in aangepaste vorm voortgezet op de drukste haltes.

Maatregel 7:

Haltemanagement voor efficiënt haltegebruik

Met het inzetten van verkeersregelaars op drukke touringcarhaltes zorgen we ervoor dat haltes zo efficiënt mogelijk worden gebruikt. Daarbij richten we ons in ieder geval op volgende onderdelen:

- Met een pilot verkennen we de mogelijkheid om de bezetting van haltes bij te houden via intelligente systemen. Onderdeel van de pilot is:
 - Het gebruiken van de informatie in de communicatie naar chauffeurs (zie maatregel 6);
 - Halteplaatsen vooraf reserveren, bijvoorbeeld tegen een prijs en/of met time-slots.

3 Maatregelenpakket: welkom op onze voorwaarden

- We stellen een halte manager aan. Deze persoon wordt het aanspreekpunt van de gemeente als het gaat om halteverzoeken. Vanuit een overzicht van halteplaatsen, bezettingsgraad en vraag kan de halte manager bepalen of aan een verzoek tegemoet kan worden gekomen. Deze activiteiten starten we voor de faciliteiten buiten aan de randen van de stad, zoals Station Sloterdijk. Voor deze werkzaamheden:
 - onderzoeken we de capaciteit van haltes;
 - verdelen we binnenkomende verzoeken over de beschikbare haltes.
- We continueren de inzet van verkeersregelaars op de drukste haltes.
- Niet alleen de gemeente, maar ook de branche is verantwoordelijk voor de realisatie en het gebruik van touringcarfaciliteiten. Dat geldt op dit moment bijvoorbeeld voor het inzetten van stewards bij de drukke halteplekken en bij gebruik van het busplatform Centraal Station. Deze aanpak wordt de komende jaren geïntensiveerd en uitgebreid naar andere locaties in de stad.

3.3.2 Handhaving: beboeten overtredingen

Het handhaven van de plaats op de weg, de milieuzone en foutparkeren vallen onder de bevoegdheid van Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's).

De afgelopen jaren zijn BOA's ingezet voor de handhaving op het inrijden van straten bij inrijverboden, de milieuzone en parkeerovertradingen. Handhaving van parkeeroverlast door touringcars is opgenomen in het Stedelijk Handhavingsprogramma 2017-2018. De handhaving hiervoor vindt plaats door BOA's op straat. Voor andere overtredingen is helaas weinig

handhavingscapaciteit beschikbaar.

Parkeerbeheerder Egis beboet foutgeparkeerde touringcars op straat.

De komende jaren bouwen we voort op de ervaring rond handhaving. Met het oog op de beperkte handhavingscapaciteit, zetten we in op zoveel mogelijk informatie gestuurd handhaven en automatiseren we waar mogelijk. Voor de handhaving van de milieuzone voor autobussen wordt al gebruikgemaakt van camera's.

Maatregel 8:

Inzetten op informatie gestuurde en intelligente handhaving

We handhaven op touringcars die de regels overtreden. Daarvoor zetten we BOA's in die zich richten op het handhaven van inrijverboden, voertuigeisen en parkeerregels.

- Voor de handhaving van de 7,5 ton zone zetten we tot 2022 handhavers op straat in. Daarvoor maken we afspraken met Toezicht, Handhaving Openbare Ruimte (THOR).
- Vanaf 2022 zetten we voor de 7,5 ton zone in op intelligente toegang door camera's binnen de S100, beneden het spoor. Daarvoor zoeken we aansluiting op de activiteiten vanuit het Actieplan Schone Lucht, de Agenda Autoluw en het Actieplan bruggen en kademuren.
- Vanaf 2025 sluiten we aan op geautomatiseerde handhaving van de milieuzone voor autobussen (touringcars).
- We verkennen de mogelijkheden van verplichte

Maatregel 8



Starten met intelligent handhaven

registratie van buitenlandse touringcars en gaan in overleg met het Openbaar Ministerie om de vervolging van buitenlandse touringcars bij overtredingen zo sterk mogelijk te maken.

- Met een proef testen we de mogelijkheid om foutgeparkeerde touringcars onder de wegsleepregeling te laten vallen en/of om wielklemmen toe te passen.
- We continueren de inzet van scanauto's bij het handhaven van foutparkeren door touringcars.

Uitvoering en monitoring: samen aan de slag



4 Uitvoering en monitoring: samen aan de slag

4.1 Samenwerken met andere belanghebbenden

De uitvoering van de maatregelen uit de Agenda Touringcar ligt bij het programma Touringcar binnen de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte.

De uitvoering van maatregel 4 "Herijken van de 7,5 ton zone" wordt door het programma Bruggen en Kademuren uitgewerkt in nauwe afstemming met het programma Touringcar.

De uitvoering van maatregel 5 "Uitwerken ambities uitstootvrije touringcars" wordt door het programma Luchtkwaliteit uitgewerkt in nauwe afstemming met het programma Touringcar.

Het bestrijden van overlast door touringcars in Amsterdam kan echter alleen worden aangepakt door actief samen te werken met alle betrokken partijen.

4.1.1 Branche

Niet alleen de gemeente Amsterdam werkt aan het beperken van de overlast. Ook de branche speelt een belangrijke rol. De bereidheid vanuit de markt om samen met de gemeente te werken aan het verminderen van de ervaren overlast is groot.

In voorbereiding op de Agenda Touringcar is er een tiental werksessies gehouden met vertegenwoordigers van de verschillende brancheorganisaties, bestemmingen in de stad (binnen S100 en Museumplein), doelgroepenvervoer, zee- en riviercruise en de stadsdelen. Met de belangrijkste bestemmingen in de stad zijn één-op-ééngesprekken gevoerd. De belangrijkste opmerkingen



en aandachtspunten van deze partijen zijn zoveel mogelijk opgenomen in deze agenda.

In de uitvoering van het nieuwe touringcarbeleid zullen we actief de samenwerking opzoeken met de branche en zorgen voor heldere en duidelijke communicatie over de voorgenomen maatregelen. Er is met de 'Werkgroep Touringcar' een periodiek overleg tussen de gemeente en branche.

De belangenorganisatie voor touringcars (KNV Busvervoer Nederland) werkt aan het verbeteren van het imago van touringcars. Dat doen zij door mee te denken met de gemeente en onderzoek te laten

doen naar bijvoorbeeld de uitstoot van touringcars. De Stichting Welkom Amsterdam zet zich in voor een goede touringcarbereikbaarheid zonder overlast van bestemmingen in de stad.

4.1.2 Handhavingspartners: Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR), Politie en Openbaar Ministerie

De boetes die vanuit maatregel 7 worden uitgeschreven door BOA's van Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (THOR) van de gemeente zijn deels gericht op overtredingen van de Wegenverkeerswet. Daarmee



beschermen ze de leefbaarheid van de stad. Voor overige overtredingen, zoals te hoge snelheid, is de politie het enige bevoegd gezag.

Het Openbaar Ministerie (OM) is verantwoordelijk voor het afhandelen van beschikkingen op basis van de Wegenverkeerswet en het behandelen van bezwaar en beroep. Ook het achterhalen van de rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de overtreding is aan het OM.

Bij Nederlandse voertuigen maken zij gebruik van informatie van de Dienst Wegverkeer (RDW). Voor buitenlandse voertuigen maken zij gebruik van informatie die ze van verdragslanden ontvangen. Dat is belangrijk, want in het hoogseizoen zijn er veel buitenlandse touringcars in Amsterdam.

4.1.3 Stadsdelen

De voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd in en samen met de verschillende stadsdelen. In het bijzonder voor het aanleggen van nieuwe haltes langs de touringcarroutes, het verkennen en aanleggen van overstaplocaties, en de aanpak van overlast op specifieke locaties (zoals Delflandplein of NDSM-terrein) is een goede samenwerking en heldere rolverdeling essentieel.

4.1.4 Verwante programma's en beleidsterreinen

De doelstellingen van de Agenda Touringcar hebben een sterke verbinding met meerdere beleidsterreinen binnen de gemeente Amsterdam.

Versillende voorgenomen maatregelen vanuit verwante beleidsterreinen hebben een directe invloed op de touringcar in Amsterdam, zoals het aanscherpen van de milieuzones of het herstel van kades en bruggen.

4.1.5 Vergunning-en ontheffingsverleners: Vervoerregio en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Bus-ondernemers en buschauffeurs die passagiers willen vervoeren hebben daarvoor een vergunning nodig. We werken nauw samen met de Vervoerregio Amsterdam op de ontheffingsvoorwaarden op de concessieplicht voor bussen.

Besloten vervoer, zoals internationale buslijnen en zon- en sneeuwvakanties hebben een vergunning van het ILT nodig. KIWA Register is de instantie die door het Rijk is aangewezen voor de uitvoering van deze taak. Zij raadplegen betrokken overheden om vergunningaanvragen te beoordelen. Vanuit maatregel 6 werken we samen met Kiwa Register.

4.2 Overzicht en planning maatregelen

		Opdrachtgever	Geplande start
Opvangen aan de randen van de stad en concentreren op hoofdroutes	<u>Maatregel 1</u> Inperken van het aantal touringcarroutes in het centrum	V&OR (Verkeer en Openbare Ruimte)	Voorbereiding: 2020-2021 Uitvoering: 2022
	<u>Maatregel 2:</u> Aanleg van touringcarhaltes langs de touringcarroutes	V&OR	Verkenning: 2020-2021 Uitvoering: 2022
	<u>Maatregel 3</u> Aanleggen overstaplocaties Aanleg touringcar terminal Duivendrecht	V&OR R&D (Ruimte en Duurzaamheid): Programma Luchtkwaliteit	2020-2025
Alleen toelaten als het past en ze voldoen aan strenge eisen	<u>Maatregel 4</u> Herijking van de 7,5 ton zone	V&OR	2019-2021
	<u>Maatregel 5</u> Uitwerken ambities uitstootvrije touringcars	R&D: Programma Luchtkwaliteit	2020-2025
	<u>Maatregel 6</u> Stimuleren touringcarparkeerplaatsen, ontmoedigen straatparkeren ■ Informeren chauffeurs vooraf én tijdens hun reis over parkeerfaciliteiten ■ Verkennen van de mogelijkheden om vooraf een parkeerplek te reserveren ■ Onderzoeken mogelijkheden aanpassingen betaald parkeren op straat.	V&OR	2020-2025
Naleving van regels voor touringcarfaciliteiten	<u>Maatregel 7</u> Haltemanagement voor efficiënt haltegebruik ■ Pilot intelligente systemen voor haltebezetting ■ Instellen haltemanagers voor organiseren halteverzoeken ■ Verkeersregelaars op drukke haltes	V&OR	2020-2025
	<u>Maatregel 8</u> Inzetten op informatie gestuurde en intelligente handhaving Handhaving door BOA's op het handhaven van inrijverboden, voertuigeisen en parkeerregels.	V&OR, THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte)	2020-2025

4.3 Monitoring van maatregelen en evaluatie van resultaten

Er wordt gestart met een monitor om de voortgang van de uitvoering te bewaken en om tijdig bij te kunnen sturen.

In de monitor geven we de effecten weer van de verschillende maatregelen op de doelen van de Agenda Touringcar 2020-2025. Ook wordt de voortgang van deelprojecten weergegeven.

Voor de monitor onderzoeken we onder andere:

- Bijdrage touringcars aan uitstoot op de luchtkwaliteit.
- Aantal touringcars op de touringcarroutes.
- Verkeersongevallencijfers.
- Parkeerbezetting op parkeerlocaties, waaronder Q-Park Museumplein, Zeeburgereiland, Sloterdijk en de Touringcar Terminal bij de Passenger Terminal Amsterdam.
- Aantal meldingen over touringcars.
- Handhavingsoverzicht van het aantal overtredingen.



4.4 Financiering en handhaving

Voor het uitvoeren van de beleidsagenda door het programma Touringcar is structureel 1 miljoen euro per jaar begroot in het Stedelijk Mobiliteitsfonds. De uitvoering van de maatregelen is hiermee gedekt.

De uitvoering en financiële dekking van maatregel 4 (Herijken van de 7,5 ton zone) en maatregel 5 (Uitwerken van ambities uitstootvrije touringcars) ligt primair bij de uitvoeringsprogramma's Luchtkwaliteit en Bruggen en Kademuuren. Het programma Touringcar heeft een adviserende rol.

Voor het inzetten van stewards op de drukste touringcarhaltes (maatregel 7) is structureel 400k begroot vanuit de afdeling Verkeersmanagement.

De branche heeft ook een verantwoordelijkheid in de realisatie en gebruik van touringcarfaciliteiten in de stad. Op dit moment gebeurt dat bijvoorbeeld voor het gebruik van de halte op busplatform Centraal Station. De komende jaren zal deze aanpak worden voortgezet en geïntensiveerd.

In de beleidsagenda wordt het beleidsvoornemen uitgesproken om overstaplocaties aan te leggen

(maatregel 3). Dit is een continue ontwikkeling van de afgelopen jaren om touringcars uit het centrum te halen en op te vangen aan de randen van de stad. Dat heeft de afgelopen jaren geresulteerd in touringcar-faciliteiten bij onder andere Sloterdijk, Zeeburg en busplatform Centraal Station. De realisatie van de touringcar terminal Duivendrecht valt hier ook onder. Het programma Touringcar is verantwoordelijk voor de verkenning van de overstaplocaties. Wanneer een locatie geschikt wordt bevonden als overstaplocatie en er dekking aanwezig is, zal het programma Touringcar adviseren tot het aanleggen.

De inzet van handhaving door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) is de verantwoordelijkheid van de afdeling Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (THOR) en wordt in overleg met het programma Touringcar ingezet. De inzet van BOA's is vanwege capaciteitsgebrek beperkt. De komende jaren wordt (indien noodzakelijk) capaciteit vrijgemaakt voor de inzet van BOA's voor handhaving op touringcaroverlast. Financiële dekking is beschikbaar vanuit het programma touringcar en zal in overleg met THOR nader worden uitgewerkt. De gemeente zet zich in om zoveel mogelijk informatie gestuurd te handhaven. Touringcars zijn daarbij onderdeel van grotere opgaves zoals de handhaving van de milieuzone en gewichtsbepaling (bescherming bruggen en kademuuren).

Bronnen



Actieplan bruggen en kademuren (2019)
Actieplan Schone Lucht (2019)
Agenda Amsterdam Autoluw (2019)
Beleidskader Verkeersnetten (2018)
Onderzoek van DTV Consultants (2019)
Onderzoek en Kennis, Gemeente
Amsterdam (2018) Programma Stad
in Balans 2018-2022 RVV (1990),
Wegenverkeerswet Stichting Welkom
Amsterdam (2018)

Bijlagen

Bijlage A:

Kaarten Toegestane
touringcarroutes

Bijlage B:

Afwegingskader voor
toewijzing touringcarroutes
(DTV Consultants, 2019)

Bijlage C:

Verkeerskundige richtlijnen
voor touringcarhaltes (DTV
consultants, 2019)

Bijlage D:

Foreword

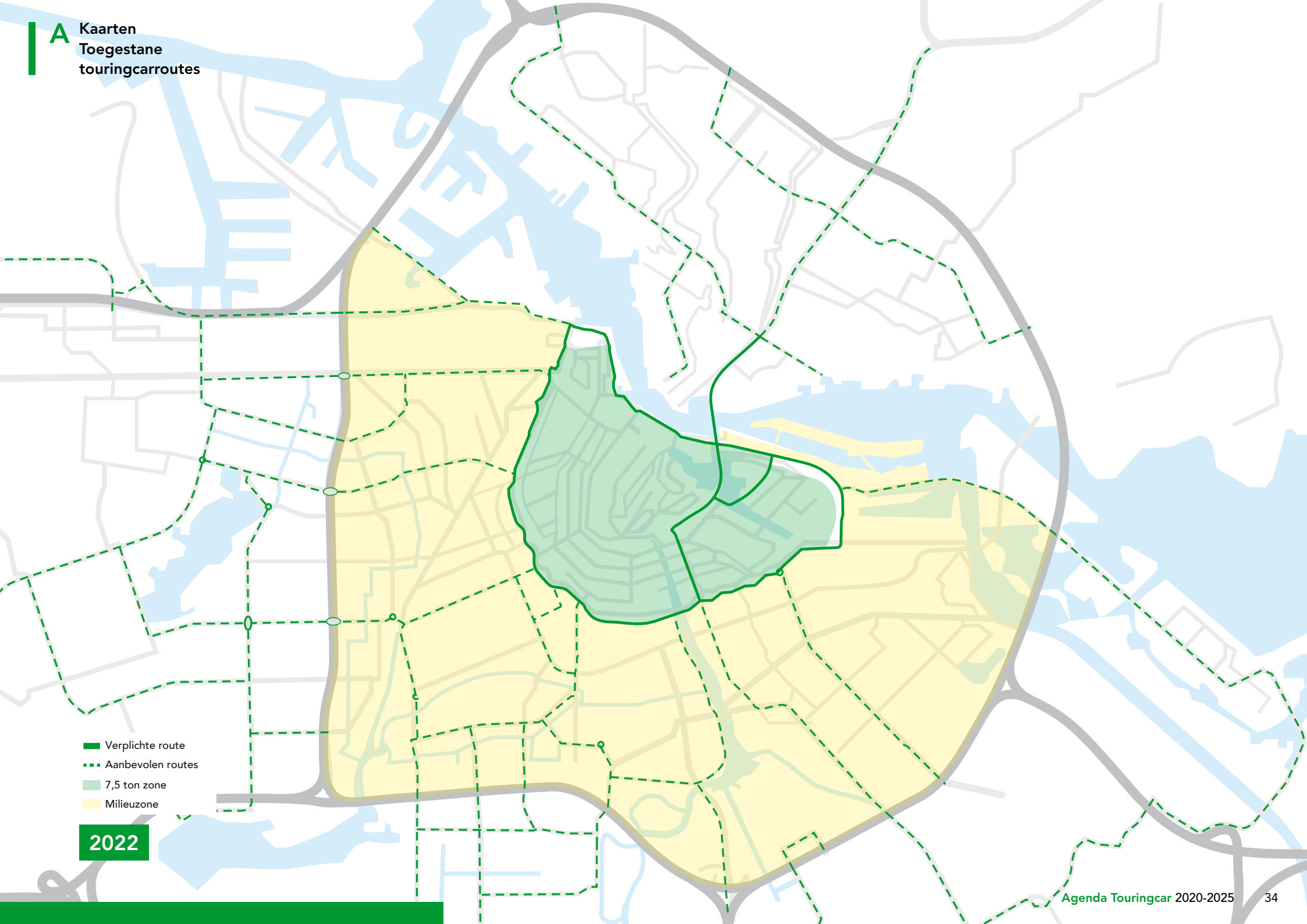
Bijlage E:

Summary

A Kaarten Toegestane touringcarroutes

- Verplichte route
- Bestemmingsverkeer
- 3,2 Max. doorrijhoogte
- Parkeren
- Halte
- 7,5 ton zone
- Milieuzone

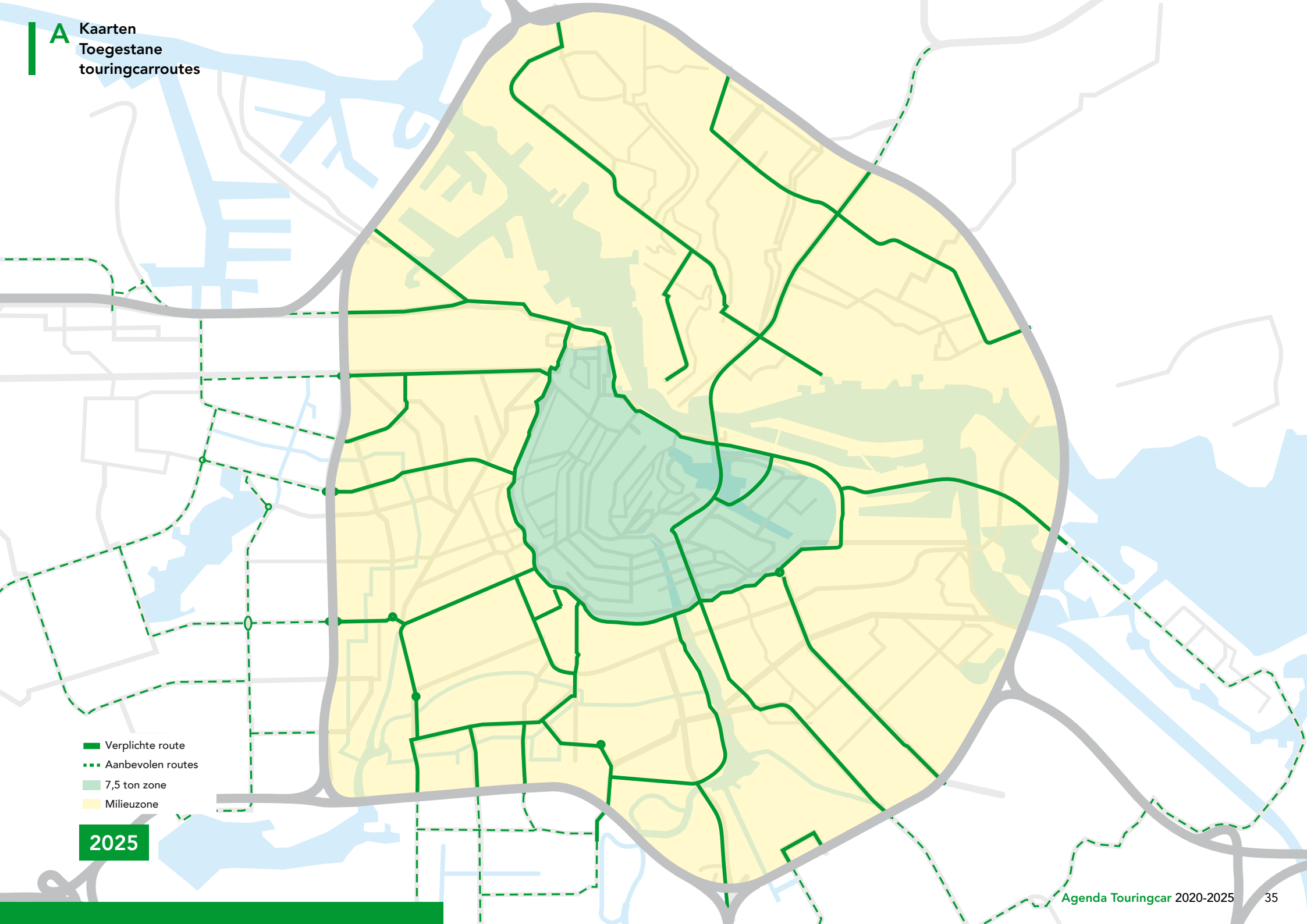
2020



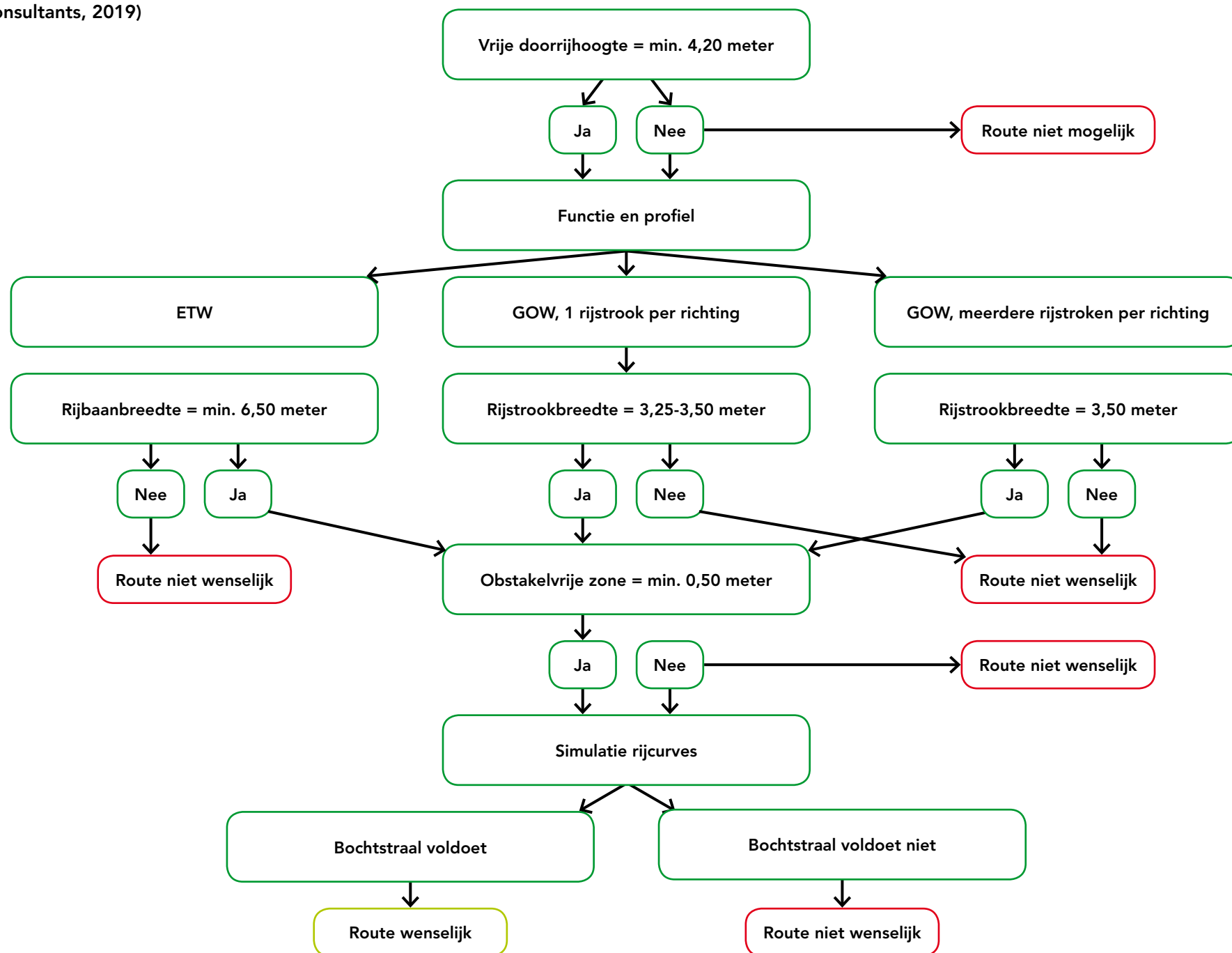
- Verplichte route
- - - Aanbevolen routes
- 7,5 ton zone
- Milieuzone

2022

A Kaarten
Toegestane
touringcarroutes



2025



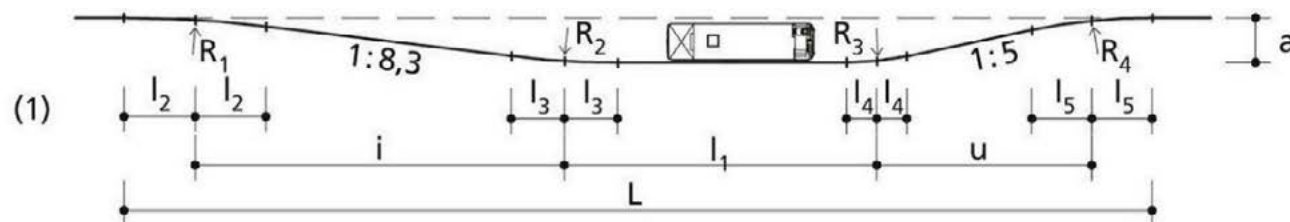
De touringcarhaltes liggen in een haltehaven. Als de halte in een haven wordt aangelegd, dient de perronlengte 16 m te zijn (zie I1 op afbeelding 2), uitgaande van een bus van 12 m. Bij een bus van 18 m, dient het perron 22 m lang te zijn. Zoals op afbeelding 4.1 te zien is, dient de inrijhoek 1:8 te zijn en de uitrijhoek 1:5 (CROW, 2006). Echter, vanuit verschillende vervoerders is een uitrijhoek van 1:7 gewenst. Daarmee wordt schade aan de achterzijde van de carrosserie voorkomen bij het uitrijden van de haltekom. Vanuit de wegbeheerder wordt deze wens niet altijd herkend; de tot op heden gebruikelijke uitrijhoek van 1:5 lijkt in de praktijk namelijk op heel veel locaties prima te voldoen en geen schades te veroorzaken. Een uitrijhoek van 1:5 wordt daarom als absoluut minimum aangegeven, wenselijk is een flauwere uitrijhoek (CROW, 2017). De breedte van halteplaats (zie a op afbeelding 2) is 2,80 – 3,00 m (CROW, 2006).

Ook de haltes op erftoegangswegen moeten toegankelijk zijn en daarom moet ook hier uitgegaan worden van een perronlengte die voldoet en van gelijke in- en uitrijhoeken (1:8 respectievelijk 1:7) als bij haltehavens op gebiedsontsluitingswegen (CROW, 2012). Het horizontale en verticale niveauverschil tussen perron/trottoir en passagiersruimte voertuig bedraagt:

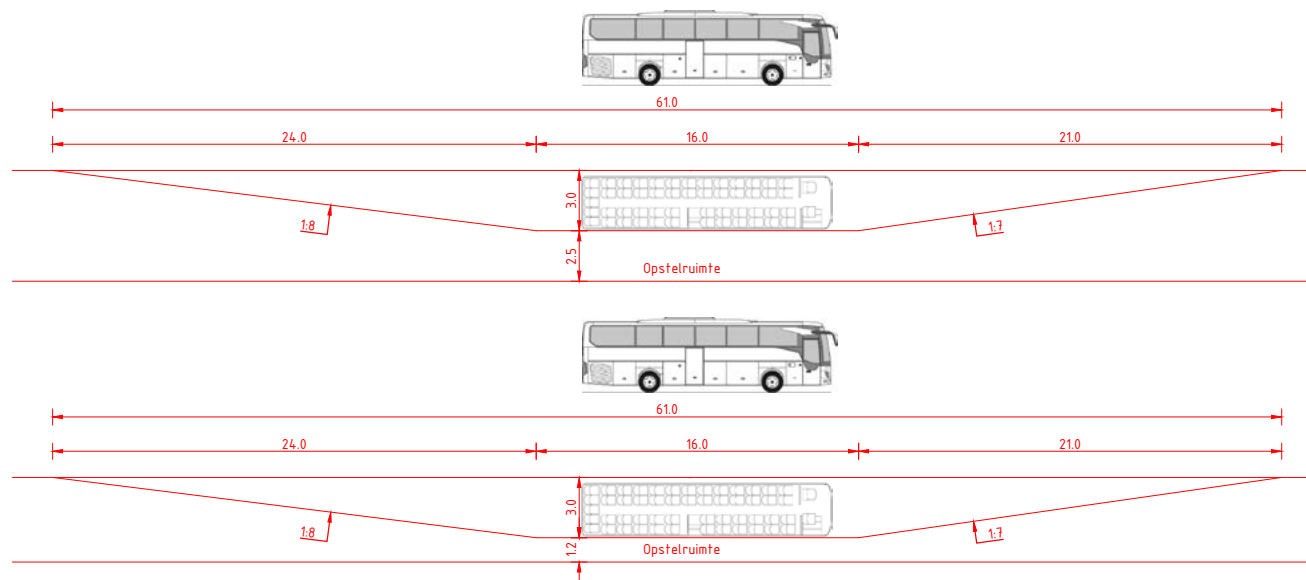
- Meest ideale situatie: kleiner dan of gelijk aan 20 mm;
- Acceptabele situatie: kleiner dan of gelijk aan 50 mm;
- Te vermijden situatie: 50 tot 100 mm;
- Onacceptabele situatie: Groter dan of gelijk aan 100 mm (CROW, 2006).

Opstelruimte passagiers

Bij een touringcarhalte dient er ruimte te zijn voor passagiers om uit te stappen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld bij bufferplaatsen waar die noodzaak minder groot is (paragraaf 4.3). Het is bijvoorbeeld onwenselijk om passagiers direct op een fietspad uit te laten stappen. Dit is zeker het geval wanneer de passagiers naast de touringcar moeten wachten op hun bagage, omdat er dan de kans bestaat dat zij het fietspad blokkeren.



Figuur H Vormgeving halteplaats.



Figuur I Maatvoering touringcarhalte met optimale opstelruimte.

Er moet daarom een opstelruimte zijn tussen de touringcarhalte en een fietspad. In het geval van London wordt hier een breedte van ten minste 2,50 m voor aanbevolen (Transport for London, 2013). Dit is vanuit het oogpunt van veiligheid en comfort voor zowel fietser als touringcarpassagier wenselijk, maar hierbij kan wel de vraag gesteld worden hoe realistisch het is om deze ruimte te bieden. Het zou in ieder geval mogelijk moeten zijn om veilig in deze opstelruimte te wachten. In de ASVV wordt een breedte voor een voetpad van ten minste 1,20 m aanbevolen, ter hoogte van vernauwingen (CROW, 2012). Dit is de minimale breedte die geboden

zou moeten worden. In deze minimale situatie is er geen ruimte voor het uitladen van bagage. Bijvoorbeeld bij een touringcarhalte bij een groot hotel, waar met regelmaat bagage in- en uit geladen wordt, is het daarom niet wenselijk om de minimale situatie te bieden. De opstelruimte wordt aan de rechterzijde van het voertuig geboden, ervan uitgaande dat passagiers hier uitstappen en bagage aan deze zijde uitgeladen wordt.

Op afbeeldingen 4.2 en 4.3 zijn de ontwerpen te zien van halteplaatsen, respectievelijk met een minimale en met een optimale opstelruimte.

Coaches are a practical and efficient way to transport groups – but the success of this means of transport comes with a downside: serious inconvenience for the people of Amsterdam. In the coming years we are committed to seeking a new balance between liveability and our welcoming attitude. We want to enjoy the benefits coaches bring, while tackling the nuisance they can cause. Coaches are still welcome in a car-free city, as long as they abide by the conditions we set.

To make this a reality, we are taking targeted measures to reduce nuisance, improve air quality and protect our delicate bridges and canal walls. The Coach and Tour Bus Agenda 2020-2025 presents an outline of how we are going to address the issue of coaches in the city over the next few years.

The measures contained in this Coach and Tour Bus Agenda will bring about a restrictive approach to the inconvenience caused by coaches: coaches will only be admitted if that is appropriate, if they comply with our strict requirements and if they only take routes that cause no nuisance. We are reducing the number of coaches in the city wherever possible, by offering alternative routes on the outskirts of the city.

This strategy follows the policy direction taken in 2012 with the Amsterdam Coach and Tour Bus Policy Document 2012-2020 (Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020) and the Coach and Tour Bus Transition Plan 2017 (Touringcartransitieplan 2017). These plans represented the first step on the way to addressing the inconvenience caused by coaches, particularly in the city centre.

Sharon Dijksma

Alderpersoon Responsible for Traffic and Transport, Water and Air Quality

Introduction and analysis

Coaches fill a niche where public transport options are unavailable. Many different groups of passengers travel by coach: tourists, older people, members of sports clubs and schoolchildren.

The scale of the inconvenience coaches cause is out of proportion to their limited share in total traffic. They produce a lot of emissions for their size, they endanger vulnerable canal walls and bridges, and local residents have to deal with the nuisance caused by the number of coaches, the noise they make, the size of the vehicles and unsafe traffic situations.

Objectives, blueprint for the future and strategy

The Coach and Tour Bus Agenda 2020-2025 aims to tackle the nuisance caused by coaches. The Agenda focuses on three concrete objectives:

- Coaches should be emission-free and no longer contribute to the high concentrations of nitrogen dioxide (NO₂) and particulate matter (PM10) in the city;
- No large, heavy coaches should cross vulnerable bridges and canal walls;
- The nuisance caused by coaches, particularly when parking, should be minimized.

The future blueprint aims to:

- Achieve a coach-free city centre by 2022;
- Make the central district as coach-free as possible (with the exception of the S100, Weesperstraat-Valkenburgerstraat and southern banks of the IJ) by 2022;
- Create a coach-free area between the S100 and the A10 orbital motorway by 2025.

The measures in this agenda are designed to achieve a restrictive approach. Wherever possible, coaches will be directed to the outskirts of the city. They will only

be welcome in the city if they meet our strict conditions (weight, emissions and size) and if they take routes where they cause no nuisance.

This continues the policy direction set out in the Clean Air Action Plan (Actieplan Schone Lucht), Car-free Agenda (Agenda Autoluw), City in Balance (stad in balans) and Bridges and Canal Walls Action Plan (Actieplan bruggen en kademuren).

Range of measures

To achieve these goals, eight measures have been proposed and adopted for the period up to 2025.

Direct coaches to the outskirts of the city and concentrate them on main roads

1. Limit the number of coach routes in the central district;
2. Provide coach stops along the coach routes;
3. Facilitate interchanges with other forms of transport;

Coaches permitted only where appropriate and only if they meet strict conditions

4. Re-evaluate the 7.5 ton zone;
5. Finalize ambitions for emission-free coaches;
6. Encourage the use of coach parking facilities and discourage on-street parking;

Comply with the rules for coach facilities

7. Coach stop management to ensure efficient use of stops;
8. Take an information-centred, intelligent approach to enforcement.

We aim to take these measures at a pace that ensures that the city's residents see concrete results, fast, while also giving the coach industry and our major attractions time to adjust to the new measures.

Implementation and monitoring

The Coach and Tour Bus programme from the department of Mobility and Public Space is responsible for implementing the measures. Measure 5: "Finalize ambitions for emission-free coaches" will be developed by the Air Quality programme in close coordination with the Coach and Tour Bus programme.

The only way to successfully combat the nuisance caused by coaches in Amsterdam is with the active cooperation of everyone concerned: the industry, destinations, enforcement partners, the districts and permit providers.

The measures will be monitored on a yearly basis to see how well they satisfy the three objectives relating to air quality, the protection of canal walls and bridges, and nuisance reduction.

Colofon

Uitgave

Gemeente Amsterdam

Verkeer en Openbare Ruimte

Ambtelijke coördinatie: Tom Groot, Nancy van der Bol

Vastgesteld door gemeenteraad op 30 september 2020

Contact

touringcar@amsterdam.nl

Foto's

Fotobank Amsterdam

Vormgeving

DSGN.FRM