



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: 14 december 2021
Portefeuille(s): Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s): Egbert de Vries
Behandeld door: Verkeer en Openbare Ruimte
Onderwerp: Voortgang Agenda Touringcar

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het college u over de voortgang van de Agenda Touringcar 2020-2025. Op 30 september 2020 nam u deze agenda aan, samen met het Uitwerkingsplan Overstaplocaties.

Wat stond er ook al weer in de Agenda Touringcar?

De ambitie van de Agenda Touringcar 2020-2025 (Agenda TC) is het bestrijden van de overlast van touringcars door in de komende jaren in te zetten op drie hoofddoelen:

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

Om dit te bereiken is in de Agenda Touringcar een samenhangend pakket van maatregelen voorgesteld dat in de periode tot eind 2025 wordt uitgevoerd. Dit moet leiden tot:

- een (grotendeels) touringcarvrij stadshart in 2022;
- een maximaal touringcarluw gebied binnen de S100 in 2022 (met uitzondering van de S100, de corridor Weesper-, Valkenburger-, Kattenburgerstraat en zuidelijke IJouwer);
- een touringcarluw gebied tussen S100 en de Ring A10 in 2025.

Op dit moment zijn vanwege de pandemie de aantallen touringcars in Amsterdam aanzienlijk lager dan in het pre-coronajaar 2019. Naar verwachting zullen de pieken in komende toeristische seizoenen 2022 en 2023 nog beduidend lager zijn dan in 2019, hoewel er ook signalen zijn dat bijvoorbeeld de rivier- en zeeën cruise zich in 2022 mogelijk snel herstellen tot het niveau van 2019.

Vaststellen verkeersbesluit S100 en ontheffingenbeleid

Een belangrijke maatregel uit de Agenda Touringcar betreft het weren van grote touringcars (zwaarder dan 7,5 ton) binnen de S100 door het nemen van een verkeersbesluit met bijbehorend ontheffingenbeleid. In de Agenda Touringcar zijn de hoofdlijnen van het ontheffingenbeleid al aangegeven. Alleen grote touringcars met een ontheffing voor specifieke bestemmingen en met specifieke doelgroepen mogen nog binnen de S100 komen. De ontheffingsvoorwaarden worden

momenteel uitgewerkt. De planning van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid gaat uit van inwerkingtreding per 1 januari 2023.

De verwachting is dat met het verkeersbesluit het aantal grote touringcars binnen de S100 met 70 tot 80% afneemt ten opzichte van de periode pre-corona.

Zoals aangegeven in de Agenda Touringcar worden met Gassan Diamonds gesprekken gevoerd om het aantal touringcarbewegingen te verminderen op de locatie Nieuwe Uilenburgerstraat en om een structurele oplossing te vinden voor de verkeersoverlast. Inzet van de gemeente is om met Gassan Diamonds afspraken te maken over het halveren van het aantal touringcarbewegingen ten opzichte van de situatie pre-corona en meer vervoer over water mogelijk te maken. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan vermindering van de overlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Om het aantal touringcarbewegingen goed te kunnen monitoren en bij te kunnen sturen en daarover sluitende afspraken met Gassan te kunnen maken, wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde bestemmingsontheffing, waarbij Gassan Diamonds de ontheffingen aanvraagt. Gassan heeft 20 parkeerplaatsen op eigen terrein voor touringcars waardoor er geen parkeeroverlast is in de buurt. Ingangsdatum van deze afspraken met Gassan Diamonds valt samen met de inwerkingtreding van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid per 1 januari 2023.

Flankerende maatregelen

Uitbreiding haltecapaciteit

Door het weren van grote touringcars zonder ontheffing binnen de S100 zal de druk op haltecapaciteit buiten het centrum toenemen. Zonder uitbreiding van haltecapaciteit buiten het werkingsgebied van het verkeersbesluit en optimalisatie van het gebruik, is de huidige beschikbare haltecapaciteit ontoereikend om touringcars op te vangen. Daarom worden plannen ontwikkeld om de haltecapaciteit buiten de centrumring uit te breiden. Het gaat hierbij om een beperkte uitbreiding en optimalisatie van de capaciteit op het zuidelijke deel van de S100 (Stadhouderskade/Nassaukade), het in gebruik nemen van tien (nog niet operationele maar wel aangelegde) halteplekken bij de De Ruijterkade Oost en het realiseren van medegebruik van ov-knooppunten door touringcars. Voor deze laatste categorie zijn station Noord, station Gaasperplas en op een later moment het Piarcooplein (Sloterdijk) in beeld. De uitbreiding en optimalisatie van haltes rond de S100 en het realiseren van medegebruik van ov-knooppunten door touringcars moet bij inwerkingtreding van het verkeersbesluit per 1 januari 2023 gereed zijn. Het realiseren van deze haltes leidt naar verwachting tot voldoende haltecapaciteit om het weren van touringcars binnen de S100 op te vangen.

Reserveren en beprijzen halteren

Om het gebruik van haltecapaciteit voor touringcars te optimaliseren wordt gewerkt aan een reserverings- en beprijzingssysteem dat eveneens eind 2022 operationeel dient te zijn. Het systeem moet de mogelijkheid bieden om drukte te monitoren en indien nodig bij te sturen. Op drukke momenten en op drukke haltes worden ook stewards ingezet in het haltemanagement.

Overstaplocatie voor de touringcarafhankelijke rondvaart

Op 30 september 2020 is samen met de Agenda Touringcar ook het Uitwerkingsplan Overstaplocaties vastgesteld door de raad. Belangrijk onderdeel daarvan is realisatie van het

Transferpunt Touringcar-Rondvaart bij de De Ruijterkade Oost (TTR DRKO) als overstappunt touringcar-rondvaart-riviercruise. Deze locatie dient als alternatief voor het verdwijnen van de overstapmogelijkheden van touringcar op rondvaart na de herinrichting van de Prins Hendrikkade West vanaf eind 2022. In totaal vervallen dan zeven halteplekken bij de Prins Hendrikkade West (PHK-W). TTR DRKO vormt samen met de TTR Zouthaven de belangrijkste overstaplocatie van touringcar op rondvaart.

Mede door de planning van het uitvoeren van het noodzakelijke kadeherstel bij DRKO (geplande oplevering op basis van Voorlopig Ontwerp (VO) eind 2022 bij het raakvlak met de TTR) is op basis van het VO van TTR DRKO het transferpunt TTR DRKO naar verwachting niet eerder gereed dan eind Q2 2023, waardoor een tijdelijke voorziening moet worden gecreëerd voor de overstap van touringcar op rondvaart. Dat betekent dat voor de periode vanaf eind 2022 voor ten minste een half jaar een alternatieve locatie moet worden gevonden voor de touringcarafhankelijke rondvaart.

Bij de verkenning van de tijdelijke alternatieve overstaplocatie worden eerst de locaties onderzocht die in 2016 voorgeleggen hebben bij de uw raad bij het nemen van het voorkeursbesluit omtrent het aanwijzen van de TTR Zouthaven als voorkeurslocatie voor het realiseren van een transferpunt aldaar. Mocht een van deze locaties geen tijdelijke mogelijkheid bieden dan kan teruggegrepen worden op een longlist van zoeklocaties die in een eerder stadium van voornoemde zoektocht opgesteld is. Uiteraard wordt deze tijdelijke voorziening afgestemd met de branche en andere belanghebbenden (zoals omwonenden en bedrijven).

Ambitie Touringcars uitstootvrij

Zoals bekend heeft het college van B&W van gemeente Amsterdam op 8 december 2020 besloten de milieuzone autobus en vracht aan te scherpen naar emissieklasse 6 diesel. Deze aanscherping heeft als doel om de luchtkwaliteit en gezondheid van inwoners en bezoekers te verbeteren. Deze nieuwe toelatingseis gaat in per 1 januari 2022 en geldt voor het gebied binnen de ring A10. Touringcars met emissieklasse 5 diesel kunnen onder voorwaarden nog wel worden toegelaten. De toelatingseisen zijn opgenomen in het ontheffingenbeleid. Gemeente Amsterdam sluit met deze milieuzone aan op de landelijke harmonisatie van de milieuzone-regelgeving, net zoals de gemeenten Den Haag, Utrecht en Eindhoven.

In de loop van 2022 zal het ministerie van I&W een standpunt bepalen over de eventuele invoering van een nul-emissiezone in 2025 aan de hand van een nog te verrichten evaluatie. Of en hoe autobussen onder het toekomstige toegangsbeleid vallen, is nu nog niet bekend. Gemeente Amsterdam is hierin afhankelijk van het Rijk. De branche heeft aangegeven dat de kosten voor nieuwe emissievrije voertuigen nog zeer hoog zijn en dat ook de actieradius van emissievrije touringcars nog (ruim) onvoldoende is. Daarnaast heeft de branche aangegeven dat touringcarbedrijven door de huidige coronacrisis de komende jaren beperkt in staat zijn om te investeren in verdere verduurzaming van het wagenpark.

Over deze uitdagingen is contact geweest tussen de brancheorganisatie van touringcarbedrijven (KNV-BVN) en het ministerie. Gemeente Amsterdam onderkent deze uitdagingen, maar nodigt de branche ook uit om samen met het Rijk te bespreken of we

gezamenlijk tot afspraken kunnen komen en of we gezamenlijk pilots op kunnen zetten met nul-emissie touringcars die veel in de stad rijden.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

5.1.2.e



Egbert J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit