



Voordracht voor de raadsvergadering van

woensdag 24 en donderdag 25 januari 2018

Jaar	2018
Afdeling	1
Nummer	21
Publicatiedatum	17 januari 2018
Agendapunt	19
Datum besluit B&W	5 december 2017

Onderwerp

Kennismemen van het besluit inzake het weren van touringcars uit de binnenstad en instemmen met het beschikbaar stellen van extra middelen.

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

besluit

A. Kennis te nemen dat het college op 5 december 2017 de volgende besluiten heeft genomen:

1. de maatregelen om het touringcarverkeer zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren, bestaande uit:
 - 1.1. door stadsdeel centrum te nemen verkeersbesluiten ten behoeve voor het instellen en uitbreiden van inrijverboden vanaf 19 maart 2018 voor touringcars op de routes (Fase 1):
 - 1.1.1. Amstel - Rokin - Damrak;
 - 1.1.2. Spuistraat-Zuid – Nieuwezijds Voorburgwal;
 - 1.1.3. Martelaarsgracht - Spuistraat / Nieuwezijds Voorburgwal;
 - 1.1.4. Raadhuisstraat - Rozengracht;
 - 1.1.5. Anne Frankstraat – Plantage Parklaan – Plantage Doklaan;
 - 1.1.6. Plantage Middenlaan tussen Plantage Kerklaan en Plantage Parklaan;
 - 1.1.7. Katten-, Witten- en Oostenburgergracht, Dageraadsbrug, Zeeburgerstraat;
 - 1.1.8. Oosterdokskafe – Odebrug, Oosterdoksstraat.
 - 1.2. door stadsdeel centrum te nemen verkeersbesluiten ten behoeve voor het instellen en uitbreiden van inrijverboden vanaf 19 maart 2018 voor touringcars op de routes (Fase 2):
 - 1.2.1. Prins Hendrikplantsoen - Prins Hendrikkade-oost;
 - 1.2.2. Prins Hendrikkade-west en Westelijke Onderdoorgang;
 - 1.2.3. Haarlemmerhouttuinen – Droogbak.
 - 1.3. door stadsdeel centrum te nemen verkeersbesluiten van het gefaseerd opheffen van overbodige halteplekken voor touringcars uit de binnenstad;
2. uitbreiding van toezicht en handhaving (haltemanagement) op drukke touringcarhalteplekken in de binnenstad en langs de Zuidelijke IJever;

3. het voorbereiden van de inzet van aanvullende structurele dekkingsmogelijkheden voor haltemanagement op de drukke touringcarplekken in de stad uit de Algemene Dienst met ingang van 2019;
 4. het uitvoeren van een studie door Gebiedsregie Stationseiland naar:
 - 4.1. ten eerste de ruimte die ontstaat op busplatform IJzijde, station Amsterdam Centraal door het verplaatsen van het halteren van OV-bussen naar andere locaties als gevolg van rijden Noord/Zuidlijn en;
 - 4.2. de mogelijkheid om de beschikbare ruimte te gebruiken voor halteren door touringcars;
 5. het uitwerken van een ontheffingenregeling op de inrijverboden voor touringcars in de binnenstad tijdens de transitieperiode (2018-2019) en voor de daaropvolgende permanente situatie;
 6. Kennis te nemen van de voor beslispunten 2, 3 en 5 benodigde middelen van €650.000 voor 2018;
 7. Kennis te nemen van de beschikbare dekking van €300.000 in het Stedelijk Mobiliteitsfonds en een resterend tekort van €350.000;
 8. Kennis te nemen van de verordening Stedelijk Mobiliteitsfonds die in artikel 7 voorschrijft dat collegebesluiten over de besteding van beschikbare middelen onderdeel zijn van de reguliere P&C-cyclus;
 9. Kennis te nemen van het eerstemoment in de reguliere P&C-cyclus de vaststelling van de Begroting 2019 is en de noodzakelijke middelen op zijn vroegst per 1 januari 2019 beschikbaar kunnen worden gesteld;
 10. In te stemmen met de urgentie van het uitvoeren van de met elkaar samenhangende maatregelen in 2018 en de vaststelling dat de beschikbaarheid van de voor genoemde besluiten noodzakelijke middelen per op zijn vroegst 1 januari 2019 te laat is;
- B. In te stemmen met het in afwijking van artikel 7 van de verordening Stedelijk Mobiliteitsfonds extra middelen beschikbaar te stellen van €350.000,- uit de meevallende parkeeropbrengsten 2017 ter dekking van de kosten van:**
- beslispunt 2: Aanvullend op het stewardproject op de Prins Hendrikkade, uitbreiding van het haltemanagement op drukke tijden op de halteplekken, vanaf 2018, o.a. langs de Ruijterkade, Zouthaven en het Museumplein;
 - beslispunt 5: het uitwerken van een ontheffingenregeling op de inrijverboden voor touringcars in de binnenstad tijdens de transitiefase (2018-2019) en voor de daaropvolgende permanente situatie;

Wettelijke grondslag

Art. 7 Verordening op het stedelijk mobiliteitsfonds 2016;
Het college neemt jaarlijks, als onderdeel van de reguliere P&C-cyclus, een besluit over de besteding van de beschikbare middelen uit het fonds. Dit gebeurt in een meerjarig perspectief van tenminste 4 jaar;

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam;

Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Bestuurlijke achtergrond

- Op 5 juni 2012 is de Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020 vastgesteld. De kern van het beleid bestaat uit sturing op intensief gebruik van de beschikbare touringcarlocaties in het stadshart gecombineerd met het ontmoedigen van touringcarverkeer dat niet per se in het stadshart hoeft te zijn. Het beleid gaat uit van een ruimtelijke spreiding van de verschillende segmenten touringcars. De Notitie is een basis voor de beoogde transitie van touringcars uit het stadshart, maar de huidige problematiek vergt scherpere maatregelen.
- Op 30 september 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) vastgesteld door de gemeenteraad. Maatregel 23 van de UAM is het verplaatsen van touringcarverkeer naar de randen van de stad, en het verminderen van het touringcarverkeer in het centrum.
- Op 14 december 2015 is de Nota van Beantwoording zienswijzen, bij het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. gedateerd. In de Nota wordt diverse malen aangegeven dat de gemeente voornemens is een Transitieplan op te stellen waarmee touringcars op termijn worden geweerd uit het stadshart.
- Op 20 januari 2016 is het Uitvoerings- en Kredietbesluit van project De Entree vastgesteld door de gemeenteraad. Hierbij is besloten om de doorgaande oost-westroute over de Prins Hendrikkade af te sluiten: de zogenaamde knip. Tevens is de motie van de raadsleden Vroege, Alberts en Torn inzake het Voorlopig Ontwerp maaiveld De Entree (touringcarhaltes Barbizondriehoek) aangenomen. Het College is opgedragen de 6 touringcarhaltes als tijdelijk op te nemen in het Aangepast Voorlopig Ontwerp en bij een toekomstige verplaatsing van de touringcarhalteplekken eveneens veilige op- en afstapvoorzieningen voor de passagiersvaart te betrekken.

-
- Op 14 september 2016 is de Watervisie vastgesteld door de gemeenteraad. Naar aanleiding van de Watervisie besluit het college om een Transferpunt Touringcar-Rondvaart buiten het stadshart te ontwikkelen, zodat er meer ruimte ontstaat voor openbare op- en afstapvoorzieningen op A-locaties langs het water in de binnenstad. Een nieuw transferpunt draagt bij aan het weren van touringcarverkeer uit het stadshart en schept ruimte voor een beter maaiveldontwerp van het project De Entree.
 - Op 20 december 2016 stuurt het college de brief Stad in Balans – ambities voor 2017 en 2018 aan de gemeenteraad. Hierin wordt onder andere aangegeven dat maatregelen om touringcars uit de binnenstad te weren worden versneld. Verder onderzoekt het college onder andere mogelijkheden om meer opbrengsten te genereren uit toeristenbelasting en gemakkelijkhedenretributies opdat het touringcarverkeer ook financieel bijdraagt aan de toeristische voorzieningen in de stad.
 - Op 16 mei 2017 stemt het college van B&W in met de uitvoering van de aanleg van circa veertien extra touringcarhalteplekken aan de Ruijterkade-oost. De aanleg is gereed in het tweede kwartaal van 2018. De extra halteplekken zijn bedoeld als alternatief voor op te heffen touringcarhaltes in de binnenstad en voor het transferpunt touringcar-rondvaart. De extra plekken kunnen pas in gebruik worden genomen als uit monitoring blijkt dat dit verkeersveilig kan en het project Kavel 5b/6 op het Oosterdokseiland voor bouwverkeer bereikbaar blijft.
 - Op 4 juli 2017 stemt het college van B&W in met de aanleg van het Transferpunt Touringcar-Rondvaart (TTR) waarbij in de Zouthaven in 2018 extra aanmeerplekken voor rondvaartboten en nabijgelegen halteplekken voor touringcars komen, alsmede een loopvriendelijke verbinding met de Ruijterkade-oost;
 - Op 18 juli 2017 stemt het college van B&W in met de raadsbrief: Resultaten en voortgang touringcarbeleid 2012-2020. Middels de raadsbrief wordt de gemeenteraad geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot het touringcarbeleid. De raadsbrief beschrijft ook de belangrijkste transitiemaatregelen op korte termijn en geeft daarmee een indruk van de stand van zaken omtrent de transitie van touringcars uit de binnenstad.
 - In bestuurlijke overleggen en termijnagenda's komt de term 'touringcartransitieplan' voor. Dit beslisdocument betreft het bedoelde touringcartransitieplan. In de bijlage bij dit beslisdocument zijn faseringskaarten opgenomen waarin het resultaat van afstemming met de branche is vastgelegd.

Onderbouwing besluit

De onderbouwing voor de in te stellen inrijverboden voor touringcars in dit besluit is gelegen in het algemene belang om nu en in de toekomst de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen in de compacte historische binnenstad die niet berekend is op touringcarverkeer.

Het gemeentebestuur wil overlast, hinder en schade door het touringcarverkeer in de kwetsbare binnenstad voorkomen en de schadelijke gevolgen voor het milieu en het karakter van de binnenstad beperken. Hierbij speelt mee dat het in de afgelopen jaren steeds drukker is geworden in de binnenstad. Voor de komende jaren wordt een aanhoudende groei van de stad en van het wereldwijde toerisme verwacht met aanhoudende risico's voor de bereikbaarheid van - en leefbaarheid in de binnenstad. De voorgestelde maatregelen zijn bedoeld om deze risico's te beperken.

Overleg met belanghebbenden

De voorgestelde gefaseerde aanpak is de uitkomst van overleg met belanghebbenden uit de branche van touringcarbedrijven, touroperators en bestemmingen als hotels, restaurants en attracties (waaronder rondvaart en rondritten). Alhoewel de belanghebbenden over het algemeen niet gelukkig zijn met het pakket van maatregelen, begrijpen zij dat de overlast bestreden moet worden. Men onderschrijft dat de problemen op piekmomenten en op specifieke plekken groot kunnen zijn, maar zet vraagtekens bij de noodzaak van drastische maatregelen. De consequenties van een nieuwe situatie van bereikbaarheid zijn van grote invloed op de bedrijfsprocessen.

Reeds uitgevoerde maatregelen in het kader van het Touringcarbeleid 2012-2020 om het touringcarverkeer zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren:

- het opheffen van halteplekken op het Damrak in 2013;
- het reguleren van touringcarverkeer en de inzet van haltemanagement aan de Prins Hendrikkade en op het Museumplein en omgeving, zoals vastgesteld in respectievelijk het Convenant Haltemanagement Touringcar Amsterdam d.d. 2 maart 2015 en het Samenwerkingsconvenant Touringcar-regulering Museumplein op 17 juli 2017;
- het inrijverbod voor touringcars in de Vijzelstraat en het opheffen van halteplekken op de Oude Turfmarkt in 2016;
- de inrijverboden voor doorgaande touringcars per april 2017 op de routes:
 - Amstel - Rokin - Damrak;
 - Spuistraat - Nieuwezijds Voorburgwal (zuidelijk deel);
- de herinrichting van halteerlocaties aan de Ruijterkade Oost en West, waar in 2018 extra halteplekken voor touringcars beschikbaar komen;

Hieronder volgt de onderbouwing per beslispunt:

Ad 1. Kennis te nemen van de maatregelen om het touringcarverkeer zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren;

Met touringcarverkeer wordt in dit beslisdocument voor de touringcartransitie bedoeld het personenvervoer met voertuigcategorie M3, (meer dan 8 stoelen en maximale massa van meer dan 5 ton). De binnenstad wordt begrensd door (rechtsom) de zuidoever van de Singelgracht, de gevelrooilijn aan de zuidzijde van de Van Diemenstraat, de gevelrooilijn aan de westzijde van de Westerdoksdijk, de noordelijke teen van het spoortaalud tussen de Westerdokskade en de Zeeburgerdijk. De stedelijke autoverkeerscorridors S100, Kattenburgerstraat (S116), Valkenburgerstraat en Weesperstraat (S112) blijven toegankelijk voor het touringcarverkeer.

Dit transitieplan richt zich op maatregelen om het touringcarverkeer uit de binnenstad te weren. Aanvullende maatregelen om het touringcarverkeer op te vangen aan de rand van de stad zijn in voorbereiding en een deel reeds in uitvoering, maar vallen evenwel buiten de scope van dit transitieplan.

Ad 1a bij verkeersbesluit door Stadsdeel Centrum het instellen en uitbreiden van inrijverboden vanaf 19 maart 2018 voor touringcars op de routes (fase 1):

1. **Amstel - Rokin - Damrak;**
2. **Spuistraat Zuid - Nieuwezijds Voorburgwal;**
3. **Martelaarsgracht - Spuistraat / Nieuwezijds Voorburgwal**
4. **Raadhuisstraat - Rozengracht;**
5. **Anne Frankstraat – Plantage Parklaan –Plantage Doklaan;**
6. **Plantage Middenlaan tussen Plantage Kerklaan/- Parklaan;**
7. **Katten-, Witten- en Oostenburgergracht, Dageraadsbrug, Zeeburgerstraat**
8. **Oosterdokskade – Odebrug, Oosterdoksstraat;**

Vanaf 19 maart 2018, de start van het toeristenseizoen 2018 met de opening van de Keukenhof, komt de uitzonderingsregeling te vervallen voor bestemmingsverkeer op de routes 1) Amstel-Damrak-Dam en 2) Spuistraat-Zuid-Nieuwezijds Voorburgwal. Ook worden de inrijverboden uitgebreid naar 3) Martelaarsgracht - Spuistraat / Nieuwezijds Voorburgwal, 4) Raadhuisstraat – Rozengracht, 5) Anne Frankstraat – Plantage Parklaan –Plantage Doklaan, 6) Plantage Middenlaan tussen Plantage Kerklaan/- Parklaan, 7) Katten-, Witten- en Oostenburgergracht, Dageraadsbrug, Zeeburgerstraat en 8) Oosterdokskade – Odebrug en Oosterdoksstraat. Hierdoor is het gehele stadshart vanaf dat moment niet meer toegankelijk voor touringcars [zie *bijlage blad fase-1*]. Dit onder voorbehoud van de noodzaak om soms een route als omleidingsroute tijdelijk open te stellen vanwege incidenten en wegwerkzaamheden, alsmede onder voorbehoud van een ontheffingenregeling (zie beslispoint 5).

Ad 1b bij verkeersbesluit door Stadsdeel Centrum het instellen van inrijverboden voor touringcars nadat de Noord/Zuidlijn (22 juli 2018) in exploitatie is genomen, op de routes:

9. **Prins Hendrikplantsoen - Prins Hendrikkade-oost;**
10. **Prins Hendrikkade-west en Westelijke Onderdoorgang;**
11. **Haarlemmerhouttuinen – Droogbak;**

Vanaf 22 juli 2018 wordt de gehele Prins Hendrikkade van west tot oost (kruising met Valkenburgerstraat) afgesloten voor touringcars [zie *bijlage blad fase-2*]. Ook de toe leidende routes via de Haarlemmerhouttuinen, Westelijke Onderdoorgang en Oosterdokskade worden dan afgesloten. Dit eveneens onder voorbehoud van de noodzaak om een route als omleidingsroute tijdelijk open te stellen vanwege incidenten en wegwerkzaamheden, alsmede onder voorbehoud van een ontheffingenregeling (zie beslispoint 5).

Touringcarhaltes Prins Hendrikkade

De touringcarhaltes op en ter hoogte van het Prins Hendrikplantsoen komen in het kader van de knip op de Prins Hendrikkade fysiek te vervallen.

De touringcarhaltes op de oostelijke Prins Hendrikkade (*halte Barbizon*) komen te vervallen in het licht van het Entree-besluit uit 2016 op het punt van de tijdelijkheid van die haltes. Als compensatie dienen de toekomstige haltes bij het Transferpunt Touringcar Rondvaart in de Zouthaven en de plekken op de Ruijterkade-oost die medio 2018 gerealiseerd zullen zijn. Gereedkomen halteplekken, instellen inrijverboden en opheffen halteplekken worden op elkaar afgestemd.

De haltecapaciteit aan de westelijke Prins Hendrikkade blijft in stand voor bestemmingsverkeer van touringcars met ontheffing totdat het transferpunt in de Zouthaven in combinatie met de plekken bij de Ruijterkade-oost alle transfers in het Entreegebied kan afwikkelen. Dit is naar verwachting het geval vanaf medio 2019. Voor de periode daarna blijft enige haltecapaciteit beschikbaar voor de beperkte ontheffingen die dan nog verleend kunnen worden.

Ad 1c bij verkeersbesluit door Stadsdeel Centrum het gefaseerd opheffen van overbodige halteplekken voor touringcars in de binnenstad;

Vanwege de inrijverboden worden een deel van de 26 halteplekken voor touringcars in de binnenstad opgeheven [*zie bijlage blad fase 2*]. Rekening houdend met een overgangs-/ontheffingenregeling blijven nog plekken beschikbaar waar touringcars kunnen halteren. Dit wordt nog verder uitgewerkt en zo nodig middels verkeersbesluiten bekrachtigd in 2018/19 en voor zover van toepassing in verband met herinrichtingsprojecten als De Entree, Nieuwezijds- Voorburgwal en Raadhuisstraat-Rozengracht.

Ad 2 te stemmen met de uitbreiding van het toezicht en handhaving (het haltemanagement) op drukke touringcarhalteplekken in de binnenstad en langs de Zuidelijke IJever;

Het in goede banen van halte- en rijgedrag op haltelocaties van touringcars, maar ook goederenverkeer en taxi's is een voorwaarde om de circa 30 halteplekken aan de Ruijterkade en voorlopig tijdens de transitie in 2018-19 ook de 15 plekken op de Prins Hendrikkade en Rokin goed te laten functioneren. Het huidige haltemanagement project wordt uitgebreid met locaties als De Ruijterkade oost en west. Onderdeel van het haltemanagement is handhaving op de inrijverboden door middel van BOA's. Aangezien een BOA niet mag handhaven op rijdend verkeer, vindt handhaving op de inrijverboden plaats op de touringcarhaltes.

Het haltemanagement is noodzakelijk voor een veilige en goede benutting van alle plekken en doorstroming van het verkeer en het tegengaan van overlast op de Ruijterkade. Centraal daarin staat: mensen in /uit touringcars laten stappen en dan meteen weer weg. Haltemanagement is noodzakelijk omdat zonder toezicht van een steward of handhaver bussen ter plekke blijven wachten (met chauffeur) of zelfs parkeren (zonder chauffeur). Ook worden plekken ingenomen voor laden/lossen van goederen, waardoor touringcars er niet meer terecht kunnen om mensen in/uit te laten stappen. Het huidige haltemanagement op de Prins Hendrikkade en het Rokin, vastgelegd in het convenant Haltemanagement Touringcar Amsterdam dd. 2 maart 2015 tussen de stichting Welkom Amsterdam en het college, dient daarbij als voorbeeld. Gastheerschap, wijzen op de noodzaak van kort halteren en (dreigen met)

handhaving vormen belangrijke instrumenten om haltegedrag in goede banen te leiden.

Ook voert het haltemanagement aanvullend taken uit op het gebied van de handhaving van de Milieuzone touringcar. Dit betreft de controle en handhaving van buitenlandse touringcars die niet via kentekencamera's van de Milieuzone gehandhaafd kunnen worden. Waarschijnlijk gaat deze controle plaatsvinden op de haltes door middel van handhavers op elektrische scooters. Deze kosten zijn gedekt in het budget Luchtkwaliteit.

De uitbreiding van het haltemanagement en de daarbij aanvullende dekking is met name van belang langs de Zuidelijke IJ-oever. Eind 2017 wordt een Verkeersmanagement/haltemanagementplan opgesteld in overleg met de stakeholders met de focus op de plekken op de Ruijterkade-oost. Onderdeel van het plan is ook het monitoren op veiligheid en bereikbaarheid, toezicht en handhaving op foutparkeren en zo nodig (tijdelijk) afsluiten van halteplekken als het te druk wordt (De Ruijterkade-oost). De situatie op de Ruijterkade en elders wordt gemonitord en tussentijds geëvalueerd in 2018.

Ad 3 Kennis te nemen van het evalueren en structureren in 2018 van het haltemanagement in en om de binnenstad en het voorbereiden van de inzet van structurele dekkingsmogelijkheden voor haltemanagement op de drukke touringcarplekken in de stad uit de Algemene Dienst met ingang van 2019.

In 2018 vindt een evaluatie plaats van het haltemanagement. De inzet van het personeel voor het haltemanagement wordt onderzocht wat betreft omvang, noodzaak. Het evaluatierapport dient voor een geactualiseerde raming van de structurele kosten met ingang van 2019.

De motie Vroege (Duurzame financiering haltemanagement, TA2015-001406) vraagt het college om te blijven zoeken naar structurele dekking voor het haltemanagement. Het college heeft de mogelijkheden onderzocht voor een toegangsvignet voor alle touringcars die de stad inrijden. Een privaatrechtelijk model dat aan alle touringcars kan worden opgelegd, blijkt juridisch niet mogelijk. En voor de invoering van een publiekrechtelijk model in de vorm van een verblijfsheffing is de medewerking van het Rijk onontbeerlijk en moet rekening worden gehouden met een jarenlange procedure/lobby.

In de collegebrief 'Stad in Balans – ambitie voor 2017 en 2018' wordt aangegeven dat toeristen en touringcars financieel meer moeten bijdragen aan de toeristische voorzieningen van de stad. Op 28 maart 2017 heeft het college besloten om per 1 januari 2018 een vermakelijkheidsretributie in te voeren voor stadstours per autobus. Daarnaast heeft het college besloten om af te zien van de invoering van een algemene toeristenbelasting voor touringcarpassagiers vanwege de hoge kosten die zijn gemoeid met de heffing en invordering ervan.

Opbrengsten uit retributies en belastingen worden gebruikt om de Algemene Middelen van de gemeente te voeden en worden niet vooraf geoormerkt als dekking

voor een specifieke begrotingsopgave. Maar deze extra inkomsten zijn wel het resultaat van de bestuurlijke wens dat touringcars en toeristen meer bijdragen aan de kosten van de toeristische voorzieningen in de stad. De extra voeding van deze dekkingsbron met touringcar retributie opent de mogelijkheid om het bestuurlijk draagvlak te onderzoeken voor een vorm van structurele dekking van een deel van de touringcarvoorzieningen uit de Algemene Middelen.

Ad 4 In te stemmen met het uitvoeren van een studie naar:

- 1. de ruimte die ontstaat op busplatform IJzijde, station Amsterdam Centraal door het verplaatsen van het halteren OV-bussen naar andere locaties als gevolg van rijden Noord/Zuidlijn en;**
- 2. de mogelijkheid om de beschikbare ruimte te gebruiken voor halteren door touringcars en deze studie te dekken uit de daarvoor reeds bestemde middelen;**

Op busplatform IJzijde (Centraal Station) aan de Ruijterkade gaat vanaf het moment dat de Noord/Zuid-lijn in exploitatie gaat (22 juli 2018) naar verwachting capaciteit ontstaan voor andere doeleinden, doordat veel stads- en regiobussen van het openbaar vervoer gaan halteren op het busstation bij metrostation Buikslotermeerplein voor een overstap van/naar de Noord/Zuidlijn.

Busplatform IJzijde is reeds ingericht voor bussen en ligt op een aansprekende centrale locatie met veel uitstraling en reizigerscomfort zoals een veilig en overzichtelijk in-/uitstapvriendelijk halte-perron en een scala aan voorzieningen in het station en de IJhal. Het sluit direct aan op het stedelijke openbaar vervoernetwerk, waaronder de Noord/Zuidlijn die de toeristische kerngebieden goed ontsluit. Het is kortom een belangrijke en kansrijke plek om de huidige drukte op de Prins Hendrikkade en elders in de binnenstad op te kunnen lossen.

De ruimte die op busplatform IJzijde ontstaat moet mogelijk ook in de toekomst gebruikt worden voor het opladen van openbaar vervoerbussen in het kader van de transitie van dieselbussen naar uitstootvrije bussen. In de komende periode zal onderzoek gedaan worden naar de hoeveelheid ruimte die ontstaat in de komende jaren en hoe deze hoeveelheid ruimte maximaal kan worden benut voor verschillende doeleinden. Daarbij wordt ook de vraag gesteld of en hoe eventueel de op- en afrijdende touringcars inpasbaar zijn te maken in de te verwachten drukke verkeersstroom over de Ruijterkade, een belangrijke stedelijke corridor in aansluiting op het snelwegennet rond de stad.

De ervaringen van een proef met een beperkt aantal touringcars op het busplatform deze zomer worden daarin meegenomen. Een voorstel voor het gebruik wordt voorbereid en bestuurlijk voorgelegd in 2018.

Ad 5 In te stemmen met het uitwerken van een ontheffingenregeling op de inrijverboden voor touringcars in de binnenstad tijdens de transitieperiode (2018-2019) en voor de daarop volgende permanente situatie;

Om zowel bestemmingen zoals hotels, restaurants en musea als de touringcarbranche tegemoet te komen tijdens de invoering van het Transitieplan 2018-2019, is voorgesteld een ontheffingenregeling uit te werken.

Hiermee worden ontheffingen verstrekt aan gevestigde bestemmingen die afhankelijk zijn van touringcars waarmee het mogelijk wordt gemaakt om tijdens de transitieperiode in een bepaalde mate toch per touringcar bestemmingen te kunnen bereiken binnen het afgesloten gebied.

Door het aantal ontheffingen in twee of drie fases af te laten lopen naar nul, kunnen bestemmingen en de touringcarbranche hun bedrijfsvoering aanpassen aan de nieuwe situatie die ontstaat.

Na 2019, wanneer de binnenstad afgesloten is voor de touringcar, moeten permanent ontheffingen kunnen worden verleend voor specifieke groepen, bijvoorbeeld aan basisscholieren en mindervaliden.

Dit voorstel wordt nu uitgewerkt waarbij de juridische en praktische uitvoerbaarheid van het ontheffingenbeleid nader wordt onderzocht. Uitgangspunt is om een functionerend systeem neer te zetten voorafgaand aan de start van het transitieplan. Mocht het ontheffingensysteem nog niet gereed zijn voor de start van het transitieplan, dan betekent dit dat er – tijdelijk - een inrijverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer wordt ingesteld. Dit conform de huidige situatie op de routes Spuistraat-Zuid – Nieuwezijds Voorburgwal en de route Amstel-Rokin-Damrak.

Ontheffingenbeleid rondvaart

Met de rondvaartbranche is de afspraak gemaakt dat er een ontheffingenbeleid blijft gelden voor de Prins Hendrikkade, Amstel en Rokin totdat het nieuwe touringcar/boot-transferpunt aan de IJ-zijde volledig in gebruik is. Touringcars moeten tot dat moment passagiers bij de rondvaartboten op huidige locatie kunnen afzetten. Dat wil zeggen de aan te leggen extra afmeerplaatsen in de Zouthaven, de touringcarhalteplekken op de Ruijterkade Oost en een comfortabele looproute tussen beide locaties. Op dit moment vindt er nog in overleg met de branche intensief onderzoek plaats naar de genoemde looproute. Beoogd is dat deze route in de tweede helft van 2019 beschikbaar komt. Mocht dit later zijn, dan blijft de ontheffingsregeling ook zoveel langer van kracht.

Ontheffingenbeleid excursies stad-uit

Na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn op 22 juli 2018 komt er naar waarschijnlijkheid haltecapaciteit vrij op het busplatform achter het CS. Het busplatform is naast de Ruijterkade oost en –west één van de beoogde locaties is om onder andere een gedeelte van de touringcarexcursies naar buiten de stad (Keukenhof, Volendam etc.) naar toe te verplaatsen. Deze touringcars halteren nu op de Prins Hendrikkade. In 2018 komt er meer duidelijkheid of, wanneer en hoeveel plaatsen er op het busplatform beschikbaar komen voor deze touringcars en hoelang de voor deze categorie touringcars geldende ontheffingenregeling in relatie hiermee nog enige tijd in stand dient te blijven.

Ad 6 Kennis te nemen van de voor beslispunten 2, 3 en 5 benodigde middelen van € 650.000;

De kosten voor het haltemanagement inclusief uitbreiding en de ontheffingenregeling

zijn geraamd op € 650.000. Een deel van de middelen daarvoor is nog niet gereserveerd.

Voor een ordelijk verloop van het instellen, inregelen en communiceren van de inrijverboden en het uitvoeren van het haltemanagement is in totaal €400.000,- geraamd. Er is bekeken of dit met minder middelen ook uitvoerbaar is, maar dit wordt afgeraden. Geen of beperkt flankerende maatregelen van verkeersregelaars en communicatie maakt dat er in de praktijk alleen achteraf (reactief) gehandhaafd kan worden als de touringcar zich bevinden niet toegestane routes. En verder is het de praktijk dat er niet voldoende aandacht aan de reguliere handhaving van touringcars gegeven kan worden, gezien andere prioriteiten in de stad.

Voor het uitwerken en invoeren van een ontheffingenregeling is €250.000, - nodig. Het ontwikkelen van een voorstel voor een praktisch en juridisch uitvoerbare ontheffingenregeling is noodzakelijk, omdat de inrijverboden en ontheffingenregeling als overgangsregeling in de transitie onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het niet met een ontheffingenregeling kunnen werken, maakt dat in de praktijk van beperkte handhavingsprioriteit te veel touringcars alsnog de inrijverboden ongestraft kunnen negeren.

De mogelijkheid van kostenreductie in het haltemanagement om zo middelen vrij te spelen ten behoeve van de flankerende maatregelen en de ontheffingsregeling is overwogen, maar wordt afgeraden. De afgelopen jaren is haltemanagement een noodzakelijke oplossing gebleken om de feitelijke beschikbaarheid van halteplekken voor touringcars te waarborgen. Geen plek beschikbaar doordat er een touringcar, vrachtauto/bestelbus of taxi de plek bezet houdt, dat leidt tot onveilige situaties en verstoring van de doorstroom op de rijbaan, omdat de chauffeur van de touringcar er toch voor kiest mensen in/uit te laten stappen. De ervaring nu is dat zodra er geen toezicht meer is er onmiddellijk onnodig lang wordt gehalteerd, geladen/gelost en gewacht (met chauffeur) en geparkeerd (zonder chauffeur). De geraamde inzet is nodig om het haltemanagement goed uit te kunnen voeren. Minder inzet leidt al heel snel tot onwenselijke situaties, wat overigens niet wegneemt dat de inzet zo beperkt mogelijk wordt gehouden en daar in 2018 op de nieuwe locaties ervaring mee moet worden opgedaan.

Ad 7 Kennis te nemen van het voorstel om deze benodigde middelen te dekken uit een meevaller van de parkeeropbrengsten 2017 in het Stedelijk Mobiliteitsfonds;

De parkeeropbrengsten in het Stedelijk Mobiliteitsfonds in 2017 worden actueel geraamd op een meeropbrengst van ongeveer €4 miljoen ten opzichte van de vastgestelde raming. Bij de vaststelling in de Voorjaarnotatie 2017 van de verdeling van de middelen in 2018 is geen rekening gehouden met de toen onvoorziene extra uitgaven van €350.000 voor de touringcartransitie. Het voorstel is om de extra uitgaven in 2018 te dekken uit de genoemde meevaller.

Ad 8 Kennis te nemen van de verordening Stedelijk Mobiliteitsfonds die in artikel 7 voorschrijft dat collegebesluiten over de besteding van beschikbare middelen onderdeel zijn van de reguliere P&C-cyclus;

Artikel 7 luidt: "Het college neemt jaarlijks, als onderdeel van de reguliere P&C-cyclus, een besluit over de besteding van de beschikbare middelen uit het fonds. Dit gebeurt in een meerjarig perspectief van tenminste 4 jaar". Dit houdt in dat de integrale afweging over de besteding van de beschikbare gemeentelijke middelen jaarlijks plaatsvindt bij de voorjaarsnota.

Ad 9 Kennis te nemen van het eerstemoment in de reguliere P&C-cyclus de vaststelling van de Begroting 2019 is en de noodzakelijke middelen op zijn vroegst per 1 januari 2019 beschikbaar kunnen worden gesteld;

In 2018 worden gemeenteraadverkiezingen gehouden. Uitgangspunt is dat een nieuw college en een nieuwe gemeenteraad niet in staat zullen zijn om nog tijdig een Voorjaarsnota 2018 vast te stellen. Daarmee vervalt de mogelijkheid om voor het lopende jaar 2018 extra middelen te verkrijgen in het kader van een integrale afweging tussen mogelijke bestemmingen. En bij de vaststelling van de Begroting 2019 in het najaar van 2018 kunnen geen extra middelen voor het lopende jaar 2018 beschikbaar worden gesteld. Noodzakelijke middelen zouden vervolgens pas op zijn vroegst per 1 januari 2019 beschikbaar kunnen worden gesteld.

Ad 10 In te stemmen met de urgentie van het uitvoeren van de met elkaar samenhangende maatregelen in 2018 en de vaststelling dat de beschikbaarheid van de voor genoemde besluiten noodzakelijke middelen per op zijn vroegst 1 januari 2019 te laat is;

De touringcartransitie uitvoeren in 2018 gaat niet samen met het beschikbaar stellen van de benodigde middelen in 2019. Gezien de urgentie die wordt gevoeld om maatregelen te treffen om de binnenstad van drukte te ontlasten is het beschikbaar stellen van de benodigde middelen per 2019 te laat. Aangezien de maatregelen voor de touringcartransitie met elkaar samenhangen heeft het betrekkelijk weinig zin om het 'half' te doen. Haltemanagement inrichten terwijl niet sprake is van effectieve begeleiding en verdringing van touringcars uit de binnenstad is niet doelmatig.

B. In te stemmen met in afwijking van artikel 7 van de verordening Stedelijk Mobiliteitsfonds extra middelen beschikbaar te stellen van €350.000 uit de meevallende parkeeropbrengsten 2017 ter dekking van de kosten van:

- **Beslispunt 2: uitbreiding van het haltemanagement op drukke tijden op de halteplekken, o.a. langs de Ruijterkade;**
- **Beslispunt 5: het uitwerken van een ontheffingenregeling op de inrijverboden voor touringcars in de binnenstad tijdens de transitieperiode (2018-2019) en voor de daaropvolgende permanente situatie;**

Gezien de urgentie om de touringcartransitie in 2018 uit te kunnen voeren is het van belang om de middelen per 2018 beschikbaar te stellen.

	Financiële paragraaf					
Grondexploitatie: Ja/Nee			Totale omvang krediet:	€		
			Financiële dekking:			
Investering: Ja/Nee			Totale omvang krediet:	€		
			Afschrijvingstermijn:			
			Gebruikt rentepercentage:	%		
			Looptijd krediet:			
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee	Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€		
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee	Nee					
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?	Nee					
	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten		650.000				
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten lasten van Stedelijk Mobiliteitsfonds (Beleidsrealisatie Touringcar en Fietstaxi)		300.000				
Saldo ten lasten van Stedelijk Mobiliteitsfonds (Meevallende parkeeropbrengsten 2017)		350.000				

Toelichting

Hieronder kort op een rij de geraamde kosten voor het samenhangende pakket van maatregelen per beslispunt alsmede de voorgestelde dekking.

Kostenraming per beslispunt	bedrag
2. Haltemanagement in 2018, inclusief uitbreiding met nieuwe locaties en evaluatie	€ 400.000
5. Ontheffingenregeling	€ 250.000
Totaal kostenraming	€ 650.000

Dekking per dekkingsbron	bedrag
Stedelijk Mobiliteitsfonds (Beleidsrealisatie Touringcar en Fietstaxi)	€ 300.000
Stedelijk Mobiliteitsfonds (Meevallende parkeeropbrengsten 2017)	€ 350.000
Totaal dekking voor Q4-2017 tot en met dec. 2018:	€ 650.000

Onderbouwing kostenraming

De totale kosten voor de met elkaar samenhangende maatregelen in de beslispunten bedragen € 650.000,- in 2018, met de volgende onderbouwing:

Haltemanagement (beslispunt 2)

In samenwerking met Haven (i.v.m. touringcars voor riviercruises) en de gebruikers in het gebied wordt een plan gemaakt voor haltemanagement en vervolgens uitgevoerd vanaf de start van het toeristenseizoen in 2018. Dit wordt geraamd op €400.000 met

de inzet van stewards en BOA's op de diverse halteerlocaties (30 plekken) en mobiele inzet op scooters in het gebied er omheen. Het betreft de inzet overdag tot vroege avond vanaf medio maart 2018 tot december 2018. Het gaat in totaal om ca. 290 dagen, inclusief de weekenden.

Het betreft de locaties Prins Hendrikkade, Rokin, Westerdoksdijk, De Ruijterkade-west en De Ruijterkade-oost, de Zouthaven en het Museumplein. Ook komt er een mobiel team met elektrische scooters in en rond het centrum. Met de mobiele inzet is er beperkt ruimte om eventuele waterbedeefecten in stadsdelen op te lossen en extra te kunnen handhaven binnen de bevoegdheden die een BOA heeft. Met name de locatie De Ruijterkade-oost vergt een relatief forse inzet en aandacht vanwege het grote aantal halteplekken (22) en in combinatie met de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer – waaronder veel bouwverkeer – voor het Oosterdokseiland.

De inzet is gebaseerd op de ervaringen met het huidige haltemanagement op de locaties Prins Hendrikkade en Rokin. Er wordt gewerkt met mensen die getraind zijn om communicatief en gastvrij sturend te zijn. Dit haltemanagement wordt al enige jaren uitgevoerd door de Stichting Welkom Amsterdam met een bijdrage van een deel van de branche en een bijdrage van de gemeente voor de inzet van BOA's.

Naast de inzet van stewards en handhavers zijn er diverse maatregelen nodig om de touringcars de goede richting op te sturen. Alleen het nemen van verkeersbesluiten en plaatsen van verbodsborden is niet genoeg. Het leidt naar verwachting tot een sterk verhoogd risico op onwenselijke situaties: touringcarchauffeurs die niet meer weten welke kant ze op moeten, overtredingen en een ongewenste verhoogde aanwezigheid van touringcars in en om de binnenstad, met name andere stadsdelen).

De inrijverboden en de alternatieve halteplekken moeten 'landen' in de routekeuze van de touringcarchauffeurs en leiden tot bereidheid eraan mee te werken. Dit vereist de nodige inspanning en een proactieve houding die uit gaat van voorlichten en begeleiden. Alternatief zou zijn om het te laten bij repressiever en reactiever optreden vanuit de gemeente door te gaan handhaven op touringcars die inrijverboden hebben overtreden. Dat is naar verwachting niet effectief en efficiënt.

De kosten voor de algehele begeleiding (verwijsborden en verkeersregelaars op de kritieke momenten) en afstemming en communicatie over de inrijverboden zijn begroot binnen de kostenraming voor het haltemanagement in 2018. Het nemen van verkeersbesluiten in 2018, het plaatsen van verkeersborden en prikacties handhaving en het juridisch opheffen van overbodige halteplekken zijn niet opgenomen in de kostenraming. Dit maakt onderdeel uit van de reguliere taken en budget van stadsdeel Centrum. Het eventueel fysiek opheffen van plekken (indien ze ook niet als laad/losplek in stand hoeven blijven) maakt onderdeel uit van herinrichtingsprojecten.

Uitwerken van ontheffingenregeling (beslispunt 5)

Het ontwikkelen van een voorstel voor een praktisch en juridisch uitvoerbare ontheffingenregeling in 2017, dat bestuurlijk voorleggen met een inschatting van de implementatie- en uitvoeringskosten in 2018 wordt geraamd op € 250.000:

	bedrag
Inhuur projectleider okt. 2017 t/m april 2018	€50.000
Aanvullende juridische ondersteuning	€ 35.000
Bouwen en beheer ontheffingensysteem	€ 85.000
Monitoring en evaluatie	€ 50.000
Transitie naar permanente situatie 2020 (PL)	€ 30.000
Totaal	€ 250.000

Inrijverboden en ontheffingenregeling als overgangsregeling in de transitie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden in de lijn van met de branche besproken mogelijkheden om het werkbaar te houden en de transitie succesvol te laten verlopen.

Onderbouwing dekking

Voor het (doen) uitvoeren van het haltemanagement, inclusief evaluatie (zoals bedoeld in beslispunt 2) is in de begroting onder de noemer "Beleidsrealisatie Touringcar en Fietstaxi" in 2018 reeds € 300.000 euro in het Stedelijk Mobiliteitsfonds opgenomen.

RISICOPARAGRAAF

Ontheffingenbeleid;

De juridische en praktische uitvoerbaarheid, inclusief planning van het ontheffingenbeleid wordt momenteel uitgewerkt. Er bestaat een risico dat het ontheffingenbeleid/systeem niet tijdig gereed is voor de start van het inrijverbod.

- De beheersmaatregel is dan dat er een (tijdelijk) besluit wordt genomen tot in het instellen van inrijverboden, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Dit is conform de huidige situatie op de routes Spuistraat-Zuid – Nieuwezijds Voorburgwal en de route Amstel-Rokin-Damrak.

Mogelijkheid tot aanspannen van rechtszaken tegen de te nemen verkeersbesluiten door belanghebbenden;

Afgelopen periode heeft er regelmatig overleg plaatsgevonden met de branche en andere belanghebbenden. Het touringcartransitieplan en daarmee het besluit tot het instellen van inrijverboden is voor vele partijen van invloed op het bedrijfsproces. Ondanks de afstemming en het pakket aan voorgestelde maatregelen kan het zijn dat er een aantal partijen een rechtszaak gaan aanspannen tegen de te nemen verkeersbesluiten. Punt van aandacht is hierbij – volgens de belanghebbenden - de relatief korte periode van besluitvorming op het touringcartransitieplan tot het moment van invoering van de maatregelen.

- Dit kan ertoe leiden dat er een (tijdelijk) besluit wordt genomen tot in het instellen van inrijverboden, uitgezonderd bestemmingsverkeer óf dat er (tijdelijk) ruimte wordt gevonden in het ontheffingenbeleid.

Waterbedeffect richting andere locaties en routes:

Het halte management op de Ruijterkade-oost moet mede waarborgen dat de haltes veilig gebruikt kunnen worden en de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer (waaronder bouwverkeer Oosterdokseiland) gegarandeerd kan worden.

- Indien en voor zover uit monitoring van de situatie blijkt dat dat niet gewaarborgd kan worden bestaat de mogelijkheid dat (tijdelijk) een deel van de haltes buiten gebruikt gesteld moet worden. Afhankelijk van het moment waarop dat speelt (veel of weinig halterende touringcars) kan het er toe leiden dat touringcars er niet terecht kunnen. In dat geval worden touringcars doorverwezen naar andere halteerlocaties, inclusief de mogelijkheid om voor dat moment een ontheffing te verlenen voor haltes in de binnenstad, met name die op de Prins Hendrikkade.
- Het weren van touringcars uit de binnenstad kan er toe leiden dat touringcars er te vaak voor kiezen om de alternatieve aanbod van haltes langs de Ruijterkade niet te gaan gebruiken. Een combinatie van verleiding en handhaving, alsmede een ontheffingsmogelijkheid voor bestemmingen moet dat zoveel mogelijk voorkomen. Voor zover toch elders in de stad overlast ontstaat worden maatregelen op maat getroffen.

Geheimhouding

Nee

Stukken

Meegestuurd
Ter inzage gelegd

Faseringskaarten Touringcar Transitieplan 2018-2019
n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1,2,e	5.1,2,e	5.1,2,e	@amsterdam.nl
5.1,2,e	5.1,2,e	5.1,2,e	@amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

J.J. van Aartsen, waarnemend
burgemeester
