



# Gemeente Amsterdam

## Centrale Verkeerscommissie

### Vastgesteld verslag

#### Secretariaat

5.1.2.e / 5.1.2.e

Telefoon: 5.1.2.e / 5.1.2.e  
Weesperstraat 113, 1018 VN Amsterdam

5.1.2.e [@amsterdam.nl](mailto:5.1.2.e@amsterdam.nl)

Vergadering: 1269<sup>e</sup> CVC  
Datum: 14 september 2021  
Tijd: 13.00 uur  
Plaats: Online via MS Teams

Deelnemers:	5.1.2.e	- V&OR, voorzitter	
	5.1.2.e	- R&D	
	5.1.2.e	- GVB	
	5.1.2.e	- V&OR	
	5.1.2.e	- MET	
	5.1.2.e	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
	5.1.2.e	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
	5.1.2.e	- notulist	
	5.1.2.e	- IB	(agendapunt 3)
	5.1.2.e	- IB	(agendapunt 3)
	5.1.2.e	- IB	(agendapunt 4)
	5.1.2.e	- R&D	(agendapunt 5)
	5.1.2.e	- R&D	(agendapunt 6 en 7)
	5.1.2.e	- SD Centrum	(agendapunt 6 en 7)
	5.1.2.e	- R&D	(agendapunt 8 en 9)
	5.1.2.e	- RWS	(agendapunt 8)
	5.1.2.e	- R&D	(agendapunt 8 en 11)
	5.1.2.e	- Zuidas	(agendapunt 10)
	5.1.2.e	- Zuidas	(agendapunt 10)
	5.1.2.e	- IB	(agendapunt 11)
	5.1.2.e	- R&D	(agendapunt 11)

### 1. Opening en vaststellen agenda

De 5.1.2.e opent de online vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:

2. Mededelingen
3. Hamerstuk: Marjoleinstraat, GO
4. Osdorper Ban nabij nr. 134: verkeersmaatregelen BSO St Lukas
5. W 14-19 Marnixstraat ts Hugo de Grootstraat en Rozengracht
6. 2<sup>e</sup> Bloemdwarsstraat, extra drempels
7. Korte Prinsengracht – voorstel begeleidende markering

8. QD 254-21 A10 Rechts 27.2
9. QE 250 21: Burg. Van Tellegenstraat - Coöperatiehof
10. Strawinskylaan – Beethovenstraat: DO maaiveld WTC Toren 10
11. S100 – Haltes Agenda Touringcar, schetsontwerpen
12. Vaststellen verslag 1266° CVC d.d. 24 augustus 2021
13. Naar aanleiding van het verslag
14. Actualiteiten
15. Ter kennisname
16. Rondvraag.

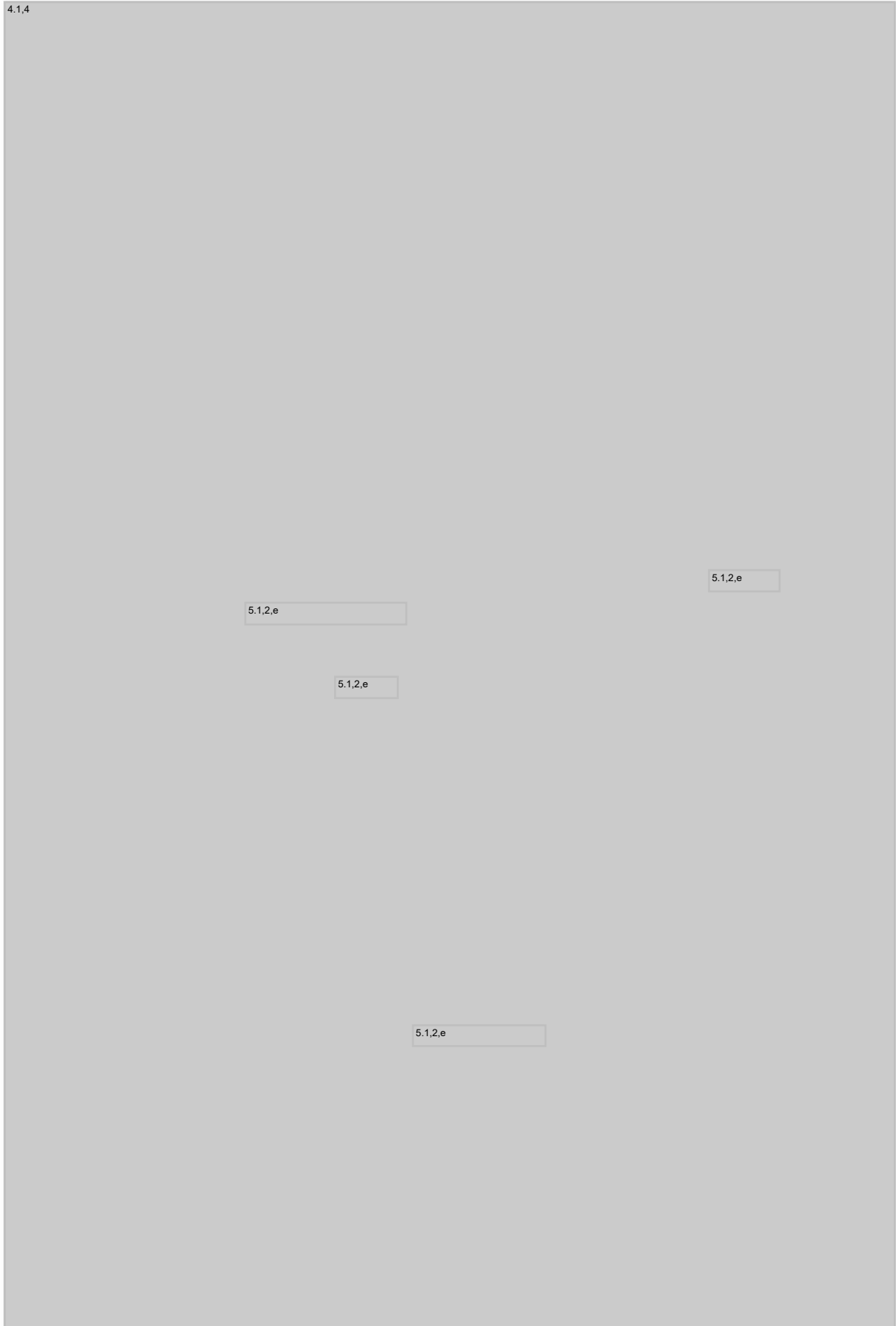
4.1.4

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

4.1.4



5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

4.1.4

5.1.2,e

4.1.4

5.1.2,e

4.1.4

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

4.1.4

5.1.2,e

5.1.2,e

4.1.4

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

4.1.4

5.1.2.e

4.1.4

5.1.2.e

5.1.2.e

4.1.4

**11. S100 – Haltes Agenda Touringcar, schetsontwerpen**

In aanwezigheid van: 5.1.2,e (IB) en 5.1.2,e (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

**Programma Touringcar**

*Eind september 2020 is de agenda touringcar vastgesteld in de gemeenteraad.*

*Doelstellingen van deze agenda is het geleidelijk terugdringen van het aantal touringcars in Amsterdam, beginnend met de binnenstad.*

*Hiervoor is een achttal maatregelen opgenomen in de agenda. Deze maatregelen zijn onder te brengen in drietal categorieën:*

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

Eén van deze touringcarhoofdroutes is de S100.

Omdat de binnenstad in de loop van 2022 niet meer toegankelijk is voor grote touringcars zonder ontheffing is het nodig om alternatieve plekken op en rond de S100 te realiseren. Dit is maatregel 2 uit de agenda touringcar.

Deze plekken op en rond de S100 zijn nodig, omdat anders het aantal halteplekken dat beschikbaar is voor touringcars niet toereikend is en touringcars waarschijnlijk gaan halteren op plaatsen die daarvoor niet bedoeld en niet geschikt zijn.

Gelijktijdig aan het inperken van het aantal touringcarroutes (maatregel 1), het realiseren van de touringcarplekken rond de S100 wordt gewerkt aan het realiseren van buffer- en overstaplocaties aan de A10 (maatregelen 3 en 6) en een systeem voor reserveren en beprijzen van het gebruik van halteplekken en bufferplekken (maatregel 7). Deze genoemde maatregelen hebben een direct verband met de toekomstige S100 haltes.

#### Toelichting haltes

Deze CVC-voordracht heeft betrekking op de inrichting van de touringcarhaltes aan de S100.

Na een verkenning is een aantal nieuwe touringcarhaltes voorgesteld. Deze zijn weergegeven in het overzicht in de presentatie. Voor een aantal haltes geldt dat deze nieuw aangelegd dienen te worden. Een ander deel van de haltes is al aanwezig of kan met kleine aanpassingen worden verbeterd. Voor nog een ander deel geldt dat deze kunnen worden meegenomen in andere projecten.

#### Gebruik van de haltes

Zoals hierboven is omschreven gaan de haltes gelden als alternatief voor de huidige haltes binnen de S100.

Deze genoemde haltes zijn echter niet het enige alternatief.

De S100 Noord wordt ook voorzien van nieuwe haltes, met name gericht op overstap naar rondvaart en riviercruise.

Ook wordt onderzocht of en hoe touringcars gebruik kunnen maken van OV-knooppunten zoals stations Noord, Sloterdijk en Gaasperplas en de Smart Mobility Hub bij de ArenA. Het is daarom nu nog niet te zeggen om hoeveel touringcars het zal gaan die gebruik gaan maken van de genoemde haltes in deze voordracht.

De bedoeling is dat deze haltes enkel worden gebruikt voor het halteren, dus in- en uitstappen en niet voor parkeren.

Hiervoor is het nodig dat de haltes vooraf worden gereserveerd en dat de touringcars op het juiste moment er zijn. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar een reservering- en beprijzingsysteem. De eerste resultaten van dit systeem worden eind 2021 verwacht.

Om ervoor te zorgen dat de touringcars tijdig bij de haltes kunnen zijn, is het nodig om naast de halteplekken ook een bufferplek in te richten. Deze wordt nu voorgesteld bij de Torontobrug (halte A). Daarnaast moet nog worden gezocht naar aanvullende bufferlocaties rond de ring.

Uitgangspunten halte ontwerpen

Voor de lokalisering en het ontwerp van de haltes is uitgegaan van de onderstaande uitgangspunten:

- Er dienen tussen de 4 en 6 haltes te worden gerealiseerd op of nabij de S100. Dit is exclusief de al bestaande halteplekken op de S100.
- De haltes dienen enigszins verdeeld worden over de S100.
- Het zoekgebied is de S100 tussen Haarlemmerplein en de Amstelkade. Het noordelijk deel van de S100 is niet opgenomen in dit plan.
- De locatie van de haltes is bij voorkeur op de S100, dus de Nassaukade en de Stadhouderskade. Mocht het daarmee niet uitkomen, kan ook worden gezocht in de directe nabijheid van de S100, maar wel aan de buitenzijde van de S100.
- De haltes dienen conform CROW-ontwerprichtlijnen te worden ingericht. De norm is tevens omschreven in bijlage C van de agenda.
- Met het inpassen van de halte dient rekening te worden gehouden met de Leidraad Centrale Verkeerscommissie en het beleidskader Verkeersnetten.
- De haltes bieden ruimte voor minimaal 1 grote touringcar. Overstappen op andere (kleinere) touringcars op de voorgestelde haltes is uitdrukkelijk niet de bedoeling en hoeft dus ook niet in het ontwerp te worden gefaciliteerd.
- De halte en het gebruik van de halte kan en mag geen belemmering betekenen voor de doorstroming van autoverkeer op de S100.
- De touringcars dienen veilig en gemakkelijk af en aan te kunnen rijden van de hoofdroute naar de halte.
- Overlast voor omwonenden dient zoveel mogelijk te worden beperkt.
- De gewenste maximale loopafstand tot de belangrijkste bestemming en ov-knooppunten in de omgeving is 300 meter.
- De looproute van de halte naar de belangrijkste bestemming in de omgeving dient zo veilig mogelijk te zijn.

Haltes

In de bijgevoegde presentatie is een overzicht van de haltes weergegeven.

Een aantal haltes worden nieuw aangelegd, een aantal worden verbeterd en voor de rest wordt gebruik gemaakt van bestaande haltes. Bij deze is een overzicht van de haltes weergegeven.

Halte aanduiding	Locatie	Opmerking	Status
Halte A	Ten westen van Torontobrug	Beoogde bufferlocatie	Nieuw, te beoordelen door CVC
Halte C	Stadhouderskade	Bestaande halte, is opgenomen in ontwerp blackspot Stadhouderskade	Is beoordeeld in CVC 1246, 16 feb. 2021
Halte D	Stadhouderskade	Verschuiving bestaande halte, opgenomen in ontwerp Stadhouderskade Red Route	Is beoordeeld in CVC 1229, 6 okt. 2020
Halte E	Thv hotel Park Centraal	Huidige Laad en losplek en wordt in de praktijk ook voor touringcars gebruikt. Geen aanpassingen aan huidige situatie beoogd.	Nu ingericht als laad- en losplek.
Halte F	Thv Leidse bosje	Huidige locatie wordt nu gebruikt voor kleine touringcars. Kan conform CROW worden ingericht.	Wordt meegenomen in ontwerpprogramma Fiets en later moment aan de CVC voorgelegd.

Halte H	Thv Zuidelijke deel Nassaukade	Op dit moment een strook met schuin parkeren. Akkoord V&OR op opheffen parkeerplekken	Nieuw, te beoordelen door CVC
Halte I	Ter hoogte van Frederik Hendriksbuurt	Op dit moment een strook met schuin parkeren. Momenteel wordt onderzocht of het kan worden opgenomen in ontwerp Wandelboulevard Nassaukade.	Mocht deze locatie worden opgenomen in ontwerp, wordt dit later aan de CVC aangeboden.
Halte J	Thv Tweede Nassaustraat	Bestaande bushalte, wordt nu ook gebruikt als touringcarhalte	Huidige situatie handhaven.



De CVC wordt gevraagd:

Rondom het gebruik, de aantallen touringcars, de wijze van handhaving etc. etc. zijn nog veel onduidelijkheden. Loop van dit jaar en begin volgend jaar komt daar meer duidelijkheid over. Wel willen we alvast aan de slag met de lokalisering en het ontwerp van de haltes.

Concreet vraagt het projectteam de CVC om het oordeel op:

- Locaties van de haltes
- Halte A, Torontobrug
- Gebruik halte E als touringcarhalte
- Halte H.

### Opmerkingen vooraf

De touringcars vervoeren dagtoeristen of bezoekers die koffers meenemen voor hun langere verblijf.

### Ingezonden reactie

#### Brandweer

Geen op- of aanmerkingen.

## **Reactie CVC**

### **R&D**

- Halte A, Torontobrug: de ruimte tussen de bussen verkleinen, dan passen er ook meer bussen in het vak.
- Op de vraag van R&D waarom er geblokte tegels liggen naast deze wachtplaats, antwoord het project: de geblokte tegels naast de halte zorgen voor een nette vorm van halteontwerp en geven aan waar men mag gaan staan.
- Halte E, parkhotel: is niet ideaal gezien de uitstappende toeristen met hun koffers. Begeleiders moeten opletten dat toeristen niet door fietsers omver worden gereden.
- Halte H: R&D vraagt zich af hoe de toeristen uitstappen en waar zij heen gaan. Voetpaden ontbreken hier grotendeels. Aandachtspunt is een oversteekplek voor de toeristen.

### **V&OR**

- Haltes nabij een VRI kunnen onbedoelde effecten hebben voor een VRI. Op de Nassaukade ter hoogte van de B. Toussaintstraat worden haltes richting de VRI naast de verlenglussen van de VRI geprojecteerd. Bij het halteren van bussen, mede omdat ze breder zijn en de ervaring is dat men niet goed de halteplaats inrijdt, worden de lussen onbedoeld aangesproken. Gevolg hiervan is dat de groentijd wordt verlengd, terwijl het niet nodig is. Dit gaat ten koste van de fietsers die de Nassaukade willen oversteken, dat op een locatie die vanuit een ander project juist opgepakt gaat worden om de fietsers een betere oversteekmogelijkheid te geven.
- Niet VRI-gerelateerd, maar een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid: tussen Nassaukade nr. 369 en nr. 370 is er een ongeregelde fietsoversteek, waarbij het autoverkeer door halterende touringcars slecht/geen zicht heeft op fietsers en vice versa.

### **GVB**

- Halte A de bufferplek: de afstand tussen de voertuigen verkleinen. De meest oostelijke locatie dicht bij het Rhijnspoorplein ligt in de nabijheid van de VRI en de touringcar kan bij vertrek de afwikkeling van het verkeer door de VRI beïnvloeden. GVB stelt daarom voor de eerste 20 m van de halte vanaf de kruising onbenut te laten. Verder geeft GVB aan dat dit een bufferplaats is en stelt voor de haltemarkering achterwege te laten.
- Halte E: GVB meent dat er te weinig ruimte is tussen het fietspad en de rijbaan. Koffers en passagiers zullen op het fietspad gaan staan. Tevens moet het hotel bevoorrad worden en GVB vreest dat zij op de rijbaan gaan staan op het moment dat de halte bezet is. GVB stelt daarom voor geen touringcarparkeren te realiseren, maar de plek vrij te houden voor L&L.
- Halte H: deze halte ligt in een bocht en voertuigen moeten uitwijken om langs de stilstaande touringcar te gaan. Dat is geen wenselijke situatie. Tevens vreest GVB dat mensen op het fietspad gaan lopen of het pad oversteken. Dit kan gevaarlijke situaties met zich meebrengen.

### **MET**

MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

### **Cliëntenbelang Amsterdam**

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De toegankelijkheid van de haltes is een aandachtspunt. De uitstapstrook is belangrijk en er moet genoeg ruimte zijn om in en uit te kunnen stappen, ook met een rolstoel. Oversteken is belangrijk voor mensen met een beperking.

### **Fietsersbond**

- De Fietsersbond sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- De halte bij het parkhotel is momenteel al een knelpunt en de Fietsersbond ontvangt klachten wat betreft dit punt. Daarom kan de Fietsersbond niet instemmen met het ontwerp van deze halte.

**Stadsdeel**

- Het stadsdeel adviseert goed te kijken naar de looproutes in het ontwerp.
- Bij de Koekjesbrug is men van plan om steunpunten in de Nassaukade te maken. Het wegverloop bij de halte wordt dus anders.

**Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de schetsontwerpen S100 – Haltes Agenda Touringcar.
- Halte A: de achterste plek laten vervallen en de bussen dichterbij elkaar laten halteren. De CVC gaat akkoord met het inkorten van de halte. De CVC adviseert om geen haltemarkeringen aan te brengen.
- Halte E: het L&L behouden en het touringcarparkeren niet faciliteren.
- Halte H: de rijcurve (voor de 16 m-bus) goed bekijken en het PVR checken. De juiste looproute onderzoeken, onder andere richting de Koekjesbrug.
- Halte H: de beïnvloeding op de VRI meenemen in het verdere ontwerp.
- Bij de Koekjesbrug – Nassaukade rekening houden met het WBA-advies.
- De CVC wenst de verdere uitwerking van halte H te beoordelen.

4.1,4

5.1,2,e

**16. Rondvraag**

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de onlinevergadering om 15.40 uur