



Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
T.a.v. de heer R. Batelaan
Postbus 95089
1090 HB AMSTERDAM

uw kenmerk

-

ons kenmerk

12U.015

datum

20 januari 2012

Ton Geuzendam: 020-5314661

bijlagen

-

onderwerp

branchebrede zienswijze concept-
notitie Touringcarbeleid

e-mail

ton.geuzendam@kvk.nl

Geachte heer Batelaan,

Wij danken u voor de gelegenheid die u ons biedt om onze zienswijze te geven op de conceptnotitie Touringcarbeleid Amsterdam 2011-2020.

Met de branchebrede ondertekening van deze zienswijze geven wij aan dat deze breed wordt ondersteund. Wij zullen u nieuwe en vergaande voorstellen doen als *aanvulling* op datgene wat u in de conceptnotitie hebt geschreven. Omgekeerd verwachten wij dat ook u, geïnspireerd door onze voorstellen, bereid zult zijn stappen voorwaarts te zetten.

Onze opmerkingen en voorstellen dienen vooraf te gaan door een compliment voor de notitie zoals die er nu ligt. Wij zijn met u van mening dat een onderscheid in de vier categorieën stopplaatsen voor touringcars (laden/lossen, buffer, ophaal- en parkeerlocaties) zinnig is.

Wij vinden het belangrijk dat u in uw notitie het grote belang voor de Amsterdamse economie van de toeristische sector in zijn algemeenheid en die van de touringcar gerelateerde branche in het bijzonder, herkent en erkent. Ook schrijft u dat touringcarvervoer een van de meest efficiënte en milieuvriendelijke vormen van groepsvervoer is. Deze feiten zouden volgens ons moeten resulteren in een positiever imago en groter committent bij de overheid bij het verwezenlijken van oplossingen. Hierbij horen ook financiële oplossingen, waarbij de branche ook haar verantwoordelijkheid wil nemen.

A. Voorwaarden voor een geslaagde vierdeling

Zoals gezegd kunnen wij ons in principe vinden in de door u voorgestelde vierdeling van 'laden/lossen, buffer, ophaal- en parkeerlocaties'. Alles valt of staat dan wel met een juist en efficiënt gebruik van de halteerlocaties in het centrumgebied en het aanbieden van aantrekkelijke locaties voor bufferen en ophalen buiten dit gebied op niet te grote afstand van de binnenstad. Daarvoor zijn de volgende maatregelen nodig:

1. De branche heeft naar haar mening kunnen aantonen op basis van de door de gemeente zelf uitgebrachte folders, dat het aantal officiële halteerlocaties de afgelopen jaren duidelijk is afgenomen. Nog meer geldt dit voor het aantal informele halteerlocaties. Hierover heeft de branche grote zorgen. Met het uitrollen van het plan voor de genoemde vierdeling in combinatie met adequate bebording en handhaving in het centrumgebied, kom je een heel eind. Behalve op

de piekmomenten, dan voldoet het aantal huidige halteerlocaties niet. De capaciteit op de touringcarhalten moet zich daarom richten op de piekmomenten, zoals dat heel gewoon is voor organisaties als de PTA, de Bijenkorf en het Centraal Station. Tijdens de opening van de Keukenhof (half maart tot half mei) kan je spreken van één groot piekmoment. Bovendien ontstaan er in de zomer meermalen per dag dit soort momenten. Het heeft dus geen zin het aantal dagelijkse touringcars te delen door het aantal beschikbare plaatsen, omdat deze dagspreiding zich in de praktijk niet voordoet.

2. De Centrale Stad moet op zich nemen adequate bebording op halteerlocaties te regelen. Plaatselijke of landelijke wetgeving? Elk stadsdeel worstelt daar mee. Onderdeel hiervan is het zo snel mogelijk weren van taxi's en vrachtauto's van de halteerlocaties in het centrumgebied. In ieder geval een gedeelte van het jaar c.q. de dag. Door het stelselmatig opheffen van vooral 'informele touringcarhalten', wordt de druk op de officiële halteerlocaties alleen maar groter. Zelfs met adequate handhaving zal de druk op deze halten alleen maar groter worden. Vrachtauto's dienen zich in het centrumgebied gewoon aan de venstertijden te houden met bijbehorende faciliteiten.
3. Maatregelen zijn nodig om de ophaal- en bufferlocaties buiten de binnenstad tot een succes te maken. Zij dienen aantrekkelijk te zijn voor chauffeurs en/of hun passagiers om naar toe te gaan (winkeltjes, toiletvoorzieningen, horeca etc.). Anders gaan de chauffeurs daar niet naar toe. De locaties kunnen dan dienen voor lege bussen (buffer) en tegelijkertijd ook voor de start van reizen voor de zomer- en wintervakantie (wat nu nog op Stadionplein en Amstelstation is). Deze buslocaties dienen op aantrekkelijke locaties te komen, dicht bij de Ring A10 en een NS-station. Het is de vraag of Noord zo'n locatie is. Voor de situering van een grote ophaal- en bufferlocatie denken wij eerder aan de zuidkant van de stad, bijvoorbeeld op een voorlopig braakliggend terrein in de buurt van Station Zuid, bij Station Sloterdijk en/of het transferium bij de Arena. Zeer belangrijk: stadsdelen dienen gedurende het inspraakproces committeren te uiten om mee te werken aan het zoeken naar geschikte locaties, anders krijgt de nota van IVV geen handen en voeten. De Centrale Stad moet wel de regie behouden. De branche is graag bereid in een werkgroep 'Zoeklocaties' te participeren.
4. Adequate handhaving op de belangrijkste halteerlocaties in het centrumgebied. Wij vinden dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de branche en overheid. Dit betekent dat de overheid hier dus aan meebetaalt in een Publiek Private Samenwerking (PPS).

Dit vanwege:

- het grote economische belang voor de stad,
- regulering/beleid best iets mag kosten en
- de huidige handhaving, waar de overheid de exclusieve verantwoordelijkheid voor draagt, op zijn zachtst gezegd niet toereikend is (zie evaluatie Stewards Damrak 2011).

Een mogelijkheid voor de overheid om stewards, elektronisch toezicht en andere vormen van handhaving en touringcarfaciliteiten te financieren, zou het invoeren van een soort vignetsysteem voor touringcars kunnen zijn (inclusief de buitenlandse touringcars). In diverse buitenlandse steden is dit al de normaalste zaak van de wereld en kunnen de chauffeurs via internet of tankstations vignetten aanschaffen. Zonder vignet ben je niet meer welkom in stad en/of het toeristisch centrum. Mét vignet ben je echter 'gegarandeerd' van een plaats op een halteerlocatie. Dit zal regulerend werken en de methodiek zal nader uitgewerkt moeten worden. De branche wil hier graag over meedenken in een werkgroep.

5. De overheid moet op korte termijn met duidelijke voorstellen c.q. investeringen komen om het wegslepen van bussen mogelijk te maken c.q. te faciliteren. Dit is met name bedoeld voor excessen, zoals (buitenlandse) touringcarchauffeurs die hun bus vele uren tot dagen onbeheerd op een halteerlocatie achterlaten. Denk aan een geschikte sleepwagen, een terrein waar de bussen naar toe kunnen worden gebracht en een exploitatiemodel c.q. bijbetaling vanuit het Mobiliteitsfonds. De branche meent daarnaast dat een straf boetebeleid zijn uitwerking niet zal missen.

B. Mogelijkheden om de Stadshartlus te ontlasten

- De branche is zich ervan bewust dat ze onderneemt in een historische stad, die onder meer in infrastructureel opzicht beperkingen met zich mee kan brengen. Door de aanwezigheid van een aantal belangrijke bezienswaardigheden en attracties in de binnenstad is het echter onvermijdelijk dat touringcars gebruik moeten kunnen maken van de Stadshartlus. Er zijn echter mogelijkheden om dit gebruik te minimaliseren.
6. Na het uitvoeren van de 'knip' op de Prins Hendrikkade tussen de Martelaarsgracht en het Damrak, zou het open houden van een route west-oostverkeer uitsluitend voor touringcars, in belangrijke mate bijdragen aan ontlasting van de Stadshartlus. Omdat de route van de Stadshartlus dan niet meer verplicht afgereden hoeft te worden, geeft dit aanmerkelijk minder zwaar verkeer op deze route. Hierdoor treden er minder opstoppingen en eventuele milieuhinder op. Aan deze west-oostverbinding zou ter hoogte van het Prins Hendrikplantsoen een tijdelijke, grotere halteerlocatie kunnen worden ingericht, *bijvoorbeeld* om te dienen als tijdelijke vervanging van de halteerlocatie Damrak (wanneer deze plaatsen onverhoopt daadwerkelijk verdwijnen) en zolang de definitieve herinrichting van het Prins Hendrikplantsoen nog niet is gerealiseerd. Het uitsluitend gebruik van deze west-oostverbinding door de doelgroep kan met stewards en een (vezip)paaltje veilig worden gerealiseerd.
 7. Een van de twee grote hop-on-hop-offbedrijven, Tours & Tickets, lijkt, onder voorwaarden, geneigd te zijn de route over Rokin/Damrak te willen inruilen voor de route Nassaukade/Rozengracht/Raadhuisstraat/Nieuwezijds Voorburgwal/Prins Hendrikkade. Zolang de 'knip in de Stadshartlus' nog niet heeft plaatsgevonden, zouden deze bussen halteren op de halteerlocatie op de Prins Hendrikkade/Victoriahotel. Na de 'knip' zouden de hop-on-hop-offtouringcars (los van de mogelijkheid die onder punt 6 wordt geboden) bijvoorbeeld kunnen halteren op de nieuwe halteerlocatie bij rederij Lovers op de Prins Hendrikkade (7 plaatsen), om vervolgens via de Westertoegang naar de De Ruyterkade te rijden. Voordat het hop-on-hop-offbedrijf zijn route naar de Nieuwezijds Voorburgwal wil verleggen, wil deze in elk geval ook de toezegging dat de verlaging van de rijweg onder het viaduct van de Westertoegang doorgaat en voor de 'knip' gereed zal zijn. Belangrijk hierbij is wel dat de bovengenoemde nieuwe route voorzien wordt van adequate bebording voor de hop-on-hop-offhaltes.
 8. Een andere mogelijkheid om de Stadshartlus en straks de nieuwe halteerlocatie voor het Barbizonhotel te ontlasten ontstaat wanneer de twee excursiebedrijven, Tours & Tickets en Lindbergh Excursions Amsterdam BV, hun excursies zouden laten beginnen en eindigen bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). De excursiebedrijven lijken hier toe geneigd te zijn en de branche meent dat dit initiatief nu volop ondersteund dient te worden door de gemeente en betreffende stadsdelen. Hiertoe moet een pendelverbinding over de weg naar de PTA worden gecreëerd. PTA en stadsdeel Oost zijn positief. Nu doorpakken. Beren op de weg zijn er om geschoten te worden (zoals een oplossing voor de dagen dat de PTA vrijwel alle halteerlocaties nodig heeft voor de afhandeling van cruiseschepen).

9. De branche beveelt aan om in de toekomst het Dynamisch Route Verwijs Systeem op de A10 en belangrijke stadsradialen in te zetten ter ondersteuning van het nieuwe beleid.

C. Tenslotte: cruiseschepen en de Oosterdoksdam

10. De branche wil graag aangeven dat volgens haar het economisch belang van de activiteiten van de hierboven al meermalen genoemde PTA in de conceptnota niet onderschat kan worden. Hetzelfde geldt voor de riviercruisevaart aan de westzijde van het Stationseiland. Aanmerende (rivier)cruiseschepen zijn van groot en toenemend belang voor de stad en leiden eenvoudigweg tot touringcarvervoer. Ook passagiers voor *turn around calls* zijn van een niet te onderschatten belang voor de economie van de stad. Velen overnachten daarvoor of daarna immers in een hotel en bezoeken diverse attracties. Het gaat hier om een substantieel belang. Dat geldt dus ook voor het busverkeer dat hiermee gepaard gaat. Cruise toerisme = touringcar toerisme.
11. De branche dringt er sterk op aan dat zolang er geen gelijkwaardige alternatieven voor de parkeer- en ophaallocatie Oosterdoksdam voorhanden zijn, deze locatie in tact blijft en dus niet wordt afgegraven. Parkeerplaats Oosterdoksdam vervult een dubbelfunctie als halte- en parkeerplek, omdat het terrein op loopafstand van de binnenstad ligt. De PTA kan deze dubbelfunctie ook in de toekomst niet goed vervullen. Mogelijk zou het beschikbaar komen van het Marine Etablissement aan de Kattenburgerstraat met zijn uitgebreide aanmeermogelijkheden en op net acceptabele loopafstand vanuit het centrumgebied, hier in de toekomst soelaas kunnen bieden.
12. Graag wijzen wij u nog op een kans. Busstation Marnixstraat op de Appeltjesmarkt biedt nu al mogelijkheden tot intensiever gebruik. Voor zover wij weten maakt dit deel uit van de terreinen waar de gemeente voorlopig geen nadere invulling voor heeft. De komende 10 jaar zou dit prima als bufferlocatie, ophaalplek en transferium touringcar/boot kunnen dienen, aangezien de hele infrastructuur er al ligt.

Tenslotte, willen wij u vragen of de branche ook in de toekomst, dus na de behandeling van de Touringcarnota, een vast aanspreekpunt kan krijgen binnen uw Dienst IVV en willen wij de Centrale Stad oproepen ook het vroegere, reguliere Touringcaroverleg weer in ere te herstellen.

Wij hopen dat u bovenstaande punten in zijn geheel wilt meenemen in het nieuwe beleid dat u voor ogen staat. Uiteraard zijn we graag bereid hierover nader met u van gedachten te wisselen en zitting te nemen in werkgroepen om onze aanvullende voorstellen handen en voeten te geven.

Met vriendelijke groet,

Mede namens:

Dirk Bakker, directeur Lindbergh Excursions Amsterdam BV
Eric Beuk, directeur Koninklijke Beuk Touringcars
Stefan Diender, directeur ATCB
Felix Guttman, directeur Canal Company
Ab Kooij, directeur Kooij Groep
René Kouwenberg, directeur Passenger Terminal Amsterdam
Hans Looij, directeur Tours and Travel Services



Karel Lovers, directeur Rederij Lovers
Henk Philip, directeur World of Delights
Ton Poppes, voorzitter Koninklijke Horeca Nederland, afd. Amsterdam
Matthé Ribbens, directeur MKB Amsterdam
Ramón van der Storm, directeur Amsterdam Canal Cruises & Blue Boat Company
Erik de Visser, directeur Tours & Tickets/Touristbus Amsterdam

Age Fluitman, voorzitter Kamer van Koophandel Amsterdam

Guus Bakker, voorzitter Amsterdam City