



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Concept-notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2011-2020

Versie november 2011

Vrijgegeven voor inspraak
door het college van Burgemeester &
Wethouders

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	3
2. Het huidige touringcarbeleid	5
3. Knelpunten en kansen voor de Amsterdamse touringcarsector	9
3.1. Het toerisme: inzet op economische groei en spreiding	
3.2. Ruimtelijke ontwikkelingen: verdichte kernstad met leefbaarheidsopgave	
3.3. De touringcarsector zelf: naar verwachting verdere groei	
3.4. Omgeving Damrak-Stationseiland: overlast en nieuwe route- en haltestructuur	
3.5. Proef met stewards op het Damrak: meer marktruimte	
4. Nieuw touringcarbeleid 2011-2020	19
4.1. Vaststelling doelstellingen voor het touringcarvervoer in de stad	
4.2. Een nieuwe indeling van touringcardoelgroepen	
4.3. Een nieuwe categorisering van touringcarplaatsen in de openbare ruimte	
4.4. Een nieuw ruimtelijk spreidingsbeleid van touringcarplaatsen in de stad	
4.5. Regelgeving voor gebruik van stedelijk wegennet en touringcarplaatsen	
4.6. Taken en bevoegdheden touringcarbeleid;	
5. Oplossingen voor specifieke locaties	28
5.1. Stationseiland en Damrak	
5.2. Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en omgeving	
5.3. De Ruijterkade ten oosten van Centraal Station	
5.4. Oude Turfmarkt	
5.5. Museumplein	
5.6. Artis	
5.7. Amstelstation	
5.8. Stadionplein	
Separate bijlagen	
1. Touringcaronderzoek Amsterdam 2010 – 2011 (DIVV 2011);	
2. Evaluatie Pilot Steward Touringcarhalte Damrak (Stadsdeel Centrum 2011);	
3. Economische waarde touringcarsector Amsterdam (ATCB 2011).	

1. Samenvatting

Touringcars zijn belangrijk voor het toerisme in de stad. Met 11 miljoen toeristen staat Amsterdam – gecorrigeerd voor zijn omvang – in de rangorde ruim voor bijvoorbeeld Londen en Parijs. De touringcar levert een wezenlijke bijdrage aan die toeristenstroom. Zes procent van de bezoekers aan onze stad maakt er gebruik van.

Maar touringcargebruik is niet zonder problemen. De enorme voertuigen komen in grote aantallen en veroorzaken opstoppen, verkeersveiligheidsproblemen en overlast. Touringcarondernemers laten hun gasten graag in- en uitstappen in de historische binnenstad. De ruimte is echter beperkt, naar de opvatting van velen té beperkt. Dat leidt tot een klassieke strijd om de ruimte tussen een sector met een economisch belang en bewoners met een leefbaarheidbelang. De laatste jaren is het debat gepolariseerd. Van een geaccepteerd fenomeen is de touringcar nu iets geworden waar je voor of tegen kunt zijn. Waar de branche vraagt om een aanzienlijk aantal extra plekken (“meer ruimte voor de touringcar”) stellen tegenstanders voor om de touringcars juist te weren (“touringcars passen niet in de historische binnenstad”). Tijdens de voorbereiding van dit beleidsstuk, waar partijen met elkaar discussieerden, was menigeen bereid “eens even stevig te zeggen hoe ze er over dachten”. Nu bovendien binnenkort een aantal plekken komt te vervallen is duidelijk: het touringcarvraagstuk is aan een oplossing toe. En iedereen tegelijkertijd blij maken lijkt moeilijk.

DIVV heeft het vraagstuk in het afgelopen jaar onderzocht. Vraag en aanbod zijn met behulp van tellingen en steekproeven geanalyseerd, naar locaties en tijdstippen op de dag. Beheersmaatregelen in de vorm van toezicht door een steward, zijn voorgesteld en in de praktijk getest. De te verwachten effecten van die maatregelen zijn voor de bredere binnenstad modelmatig bepaald. Op basis daarvan is een beleidslijn uitgewerkt en besproken met een aantal betrokkenen.

De conclusie is dat het capaciteitsvraagstuk – zelfs met de verdwijnende plekken – beheersbaar is. Uit de capaciteitsmetingen bleek dat meer dan de helft van de beschikbare haltecapaciteit voor touringcars opgaat aan inefficiënt en oneigenlijk gebruik: langdurig geparkeerde bussen, wachtende taxi's, langdurig laden en lossen. We morsen met ruimte. Zelfs als maar een deel van het inefficiënte gebruik wordt tegengegaan, ontstaat voldoende capaciteit. En dan hebben we de nieuwe touringcarplaatsen bij bijvoorbeeld de Passengers Terminal Amsterdam nog achter de hand. Eigenlijk hebben beide kampen een punt: de reguliere touringcar hoeft om capaciteitsredenen de binnenstad niet uit, maar er hoeven ook geen nieuwe plekken bij te komen.

Maar dan werkt het touringcarvervoer nog niet vanzelf. Daar is beleid voor nodig.

Voor de nu voorgestelde beleidslijn wordt het touringcarvervoer gedifferentieerd naar vier doelgroepen:

- ü Incidenteel groepsvervoer (doelgroep I): voor groepen passagiers die een gezamenlijk bezoek aan de stad brengen met een bus die niet op dienstregeling rijdt;
- ü Dagexcursies (doelgroep II): individuele of groepen passagiers die een vooraf vastgestelde en regelmatig uitgevoerde excursie naar een toeristische bestemming buiten de stad maken;
- ü Stadsrondritten (doelgroep III): touringcars die op dienstregeling een vaste route door de stad rijden en halteren om passagiers in- en uit te laten stappen;
- ü Uitgaand pendelvervoer (doelgroep IV): individueel personenvervoer vanaf een vertrekplaats in de stad naar een bestemming in het buitenland.

De voorgestelde hoofdlijnen van beleid zijn als volgt:

- ü Differentiatie tussen gebieden en touringcarplaatsen:
 - o In het toeristisch kerngebied tussen Centraal Station en Concertgebouw wordt alleen nog maar gehalteerd, dat wil zeggen dat passagiers direct in- en uitstappen. Het aantal halteplaatsen (categorie 1) in het toeristisch kerngebied wordt bevroren en is toegankelijk voor alle doelgroepen;
 - o Binnen een afstand van 10 minuten rijden rond halteplaatsen (het gebied binnen de A10, inclusief een deel van Noord) kunnen bufferplaatsen (categorie 2) worden aangeboden waar touringcars wachten als ze nog niet op de halteplaats terecht kunnen om passagiers direct in- en uit te laten stappen;
 - o Buiten het toeristisch kerngebied op locaties die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer, worden ophaalplaatsen (categorie 3) aangeboden. Dit zijn plaatsen voor touringcars waarvan de passagiers niet allemaal tegelijk instappen, bijvoorbeeld vertrekkende dagexcursies en uitgaand pendelvervoer;
 - o Elders in de stad worden touringcarparkeerplaatsen (categorie 4) voor langdurig parkeren aangeboden.
 - o Het stadsbestuur stelt een kaart met zoekgebieden vast waar gewenste nieuwe touringcarplaatsen buiten het toeristisch kerngebied kunnen worden gevonden.
 - o In overleg met de infrastructuur beheerders en de Stadsregio wordt gekeken of ongebruikte danwel weinig gebruikte bus- en tramhaltes onder voorwaarden kunnen worden ingezet als bufferplaats of halteplaats voor touringcars.
- ü Inzet van de steward als beleidsmaatregel. Stewards worden ingezet om oneigenlijk gebruik van de halteplaatsen terug te dringen. De kosten daarvoor horen thuis bij de branche. Het gaat indicatief om vijf euro per touringcar, niet veel meer dan een paar dubbeltjes per passagier.
- ü Meenemen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zodra de branche verantwoordelijkheid neemt voor het ruimteprobleem, door inzet van stewards, moet de stadsontwikkelaar dat ook doen. Wanneer er halteplaatsen verdwijnen in het toeristisch kerngebied dan worden die gecompenseerd. En voor ander gebruik dan direct in – en uitstappen zijn zoekgebieden aangewezen, waar de touringcarsector samen met het stadsdeel extra touringcarplaatsen kan vinden.

Voor het eerst komt er nu een stadsbreed touringcarbeleid. We gaan differentiëren naar doelgroep, gebied en touringcarplaats en stoppen met het verspillen van ruimte. Daarmee blijft de economische waarde behouden en neemt de overlast af. En daarmee wordt de stad nog aantrekkelijker. Voor de Amsterdammer en voor de toerist.

2. Het huidige touringcarbeleid

Regels voor touringcars

Het huidige 'touringcarsysteem'¹ bestaat uit drie elementen, die bedoeld zijn het touringcarverkeer te reguleren:

1. Routes: touringcars moeten gebruikmaken van voorgeschreven routes.
2. Haltes: touringcars mogen alleen passagiers laten in- en uitstappen op daarvoor aangewezen haltes (i.c. laad- en losplekken); van de chauffeurs wordt verwacht dat ze na het in- en uitstappen direct doorrijden. Een halte heeft een of meer halteplaatsen voor touringcars.
3. Parkeerplaatsen: touringcars mogen parkeren op een aantal parkeerplaatsen. De wegbeheerder (stadsdeel) is er verantwoordelijk voor dat deze regels worden nageleefd, zo nodig met inzet van Buitengewone Opsporingsambtenaren (BOA's).

Op onderstaande uitsnede van de plattegrond van Amsterdam is aangegeven waar de routes, haltes en parkeerplaatsen zijn. In deze nota worden dit de "officiële" haltes en parkeerplaatsen genoemd. Dit kunnen haltes en parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte, maar ook op eigen terrein. Naast deze locaties zijn er ook nog diverse "officiële" haltes en parkeerplaatsen, die touringcars gebruiken. De plattegrond is gebaseerd op de touringcarbroschure voor touringcarchauffeurs, die de gemeente tweejaarlijks uit geeft.



¹ De toenmalige Dienst Binnenstad heeft in samenwerking met de verkeerspolitie het huidige touringcarsysteem ontwikkeld voor de binnenstad (binnen de Singelgracht) en voor het Museumkwartier.

Legenda



Rondvaartboot

H1

Touringcarhalte

P1

Touringcarparkeerplaats



Routes voor touringcars naar binnenstad



Routes voor touringcars (max 7.5 ton)

Touringcarparkeerplaatsen

Nr.	Straat en locatie	Capaciteit aantal touringcars
P1	P+R Zeeburg Zuiderzeeweg 46A	20
P2	Prins Hendrikkade/Oosterdokskade Oosterdoksdam	34
P3	Q-Park Bus parking Museumplein Paulus Potterstraat	25
P4	Plantage Doklaan Nabij Artis	18
P5	Nieuwe Uilenburgerstraat Gassan Diamonds	20
P6	Piet Heinkade Touringcar Terminal Amsterdam (bij PTA)	16

Haltes voor touringcars

Halte	Straat en locatie	Capaciteit aantal touringcars
H2	Stationsplein - Ibis Hotel	2
H3	Prins Hendrikkade - Lovers	3
H4	Prins Hendrikkade - Holland International	1
H5	Prins Hendrikkade - Hotel Victoria	4
H6	Damrak - rondvaartboten	5
H7	Nieuwezijds Voorburgwal - Amsterdam Museum	1
H8	Oude Turfmarkt - Kooij	2
H9	Oude Turfmarkt - Allard Pierson Museum	2
H10	Mr. Visserplein - Joods Historisch Museum	1
H11	Kattenburgerstraat - Nederlands Scheepsvaartmuseum	2
H12	Weteringscircuit - Heineken Experience	4
H13	Hobbemastraat - Coster Diamonds	2
H14	Stadhouderskade - Noord-Zuid rondvaart	3
H15	Spuistraat - NH Hotel City Centre	1
H16	Westermarkt - Westerkerk	3
H17	Nieuwe Voorburgwal - Convent Hotel	1
H18	Dam - Krasnapolsky	1
H19	Amstel - Halvemaansteeg	1
H20	Nieuwezijds Voorburgwal - Magna Plaza	1
H21	Nieuwezijds Voorburgwal - Avenue Hotel	1
H22	Kattengat - Renaissance Hotel	1
H24	Weesperstraat/hook Nieuwe Keizersgracht - Hermitage	2

Halteer- en parkeerlocaties

In de hele stad zijn op dit moment 22 touringcarhaltes met in totaal 44 halteerplekken (alleen in- en uitstappen) en 6 officiële parkeerterreinen met in totaal 133 parkeerplekken voor touringcars.

Op de halteerplekken in de openbare ruimte mogen conform het huidige beleid ook andere voertuigen laden en lossen. Alle officiële touringcarhaltes liggen in de openbare ruimte en zijn vrij toegankelijk. Dit betekent dat alle touringcars zonder beperking hier mogen halteren. Met halteren wordt bedoeld: 'stoppen voor het direct in- en uitstappen van passagiers'.

De officiële parkeerplaatsen voor touringcars zijn of openbaar of particulier. Parkeerterrein Oosterdoksdam (34 plekken), Passenger Terminal Amsterdam PTA (16 plekken), P+R-Zeeburg (20 plekken) en Q Park Busparking onder het Museumplein (25 plekken) zijn openbaar en voor elke touringcar tegen betaling toegankelijk. De uurtarieven variëren: hoe dichterbij het stadshart hoe hoger het uurtarief (tussen € 2,50 en € 10,- per uur).

Gassan Diamonds en Artis hebben voor hun bezoekers eigen private parkeergelegenheid voor touringcars met respectievelijk 20 en 18 plekken. Deze bevinden zich op eigen terrein en zijn dus alleen met toestemming te gebruiken.

Buiten het centrum valt vooral het parkeerterrein van Eurolines naast het Amstelstation op met 12 touringcarplaatsen. Hiervandaan vertrekken dagelijkse pendeldiensten naar een groot aantal Europese steden.

Een ander druk gebruikt informeel touringcarparkeerterrein is het Stadionplein, waarvandaan in de zomer en in de winter regelmatig vakantie-reizen vertrekken met bestemming Zon en Sneeuw. Er is ruimte voor een twintigtal bussen.

3. Knelpunten en kansen voor de Amsterdamse touringcarsector

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) heeft in 2010 en 2011 onderzoek gedaan naar de touringcarproblematiek. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van een KNV²-onderzoek naar de wensen en behoeften van de touringcarsector. De resultaten zijn verwerkt in één onderzoeksrapport³ (zie bijlage 1).

Daarnaast heeft onder andere overleg plaatsgevonden met de touringcarsector en de stadsdelen om inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van touringcars in de stad, het toeristisch gedrag van de passagiers en in de wensen en behoeften van de sector en de stadsdelen.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke problemen en ontwikkelingen de aanleiding vormen tot de formulering van nieuw beleid. Eerst wordt het toerisme naar Amsterdam besproken (3.1), dan de ruimtelijke ontwikkelingen (3.2), vervolgens de verwachte groei van de touringcarsector (3.3). Daarna wordt ingezoomd op de problematiek rond het Damrak en Stationseiland (3.4), de plek waar ongeveer de helft van alle touringcars zijn bestemming heeft. En tenslotte komt de proef van voorjaar 2011 met de inzet van stewards op de Damrak aan bod (3.5). Analyse van de bezettingsgraad van de haltes Damrak en Victoriahotel leidt tot een bijzondere conclusie: met toezicht en een stopverbod voor niet-touringcars kunnen indicatief twee tot drie keer zoveel touringcars halteren op het Damrak en Stationseiland als op een gemiddeld drukke dag in voorjaar 2011.

3.1. Het toerisme: inzet op economische groei en spreiding

In het Programmakkoord 2010-2014 schrijft het stadsbestuur dat het **toerisme bijdraagt aan een sterke economie** en de gewenste internationale uitstraling van de stad. Ondanks de economische tegenwind groeien de cruisevaart en de luchtvaart in de regio, worden nieuwe internationale snelle treinverbindingen naar de stad geopend en worden gestaag nieuwe hotels bijgebouwd. Het toeristisch aanbod, en daarmee naar verwachting het aantal toeristen, zal de komende jaren verder groeien na onder andere het gereed komen van het vernieuwde Rijksmuseum en Stedelijk Museum.

Naast de bijdrage van het toerisme aan de Amsterdamse economie levert de sector ook directe opbrengsten op voor de stad. De **toeristenbelasting** op overnachtingen in hotels (5% van de omzet) en de gemakbelasting voor passagiers van rondvaartboten (€ 0,60 per passagier) levert netto ruim € 30 miljoen per jaar op. De opbrengst komt ten goede van de Algemene Dienst van de gemeente Amsterdam. De parkeeropbrengst van touringcars is zeer bescheiden, omdat het direct in- en uitstappen op laad- en losplaatsen niet parkeerbelastingplichtig is en veel wachtende en parkerende touringcars noodgedwongen of vrijwillig een nachtelijke parkeerplaats buiten het fiscaal parkeergebied van de gemeente zoeken.

De belangrijkste attracties en meeste hotels liggen in een gebied dat zich uitstrekt tussen het Centraal Station (Noordpunt), het Anne Frankhuis (Westpunt), het Concertgebouw (Zuidpunt) en Artis (Oostpunt). Dit **toeristisch kerngebied** (zie kaart bij paragraaf 4.4.) omvat ook een groot deel van het historische centrum van de stad, waar de openbare ruimte beperkt is en druk gebruikt wordt. In dit gebied ligt ook de grootste vraag naar touringcarplaatsen en concentreert zich ook de belangrijkste opgave van dit

² Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is de werkgeversvereniging voor het beroepspersonenvervoer. De KNV vertegenwoordigt in Amsterdam de touringcarbedrijven.

³ Rapportage Touringcaronderzoek Amsterdam 2010 - 2011, DIVV, september 2011. De Kamer van Koophandel Amsterdam heeft een financiële bijdrage geleverd aan dit onderzoek.

touringcarbeleid, zoals in de inleiding besproken. Op de kaart bij paragraaf 4.4 staan de grenzen van het toeristisch kerngebied touringcars aangegeven.

In het algemene toeristisch-economisch beleid van de stad is **spreading van het toeristisch product** buiten het toeristisch kerngebied een belangrijke pijler.

Ontwikkelingsassen voor nieuwe toeristische attracties richten zich op de Noordelijke IJoever (o.a. EYE, NDSM), de Oostelijke Binnenstad en Oostelijk Havengebied (Artis, Panama), de Zuidas en het Westerpark.

Verder worden op diverse plaatsen in de stad nieuwe hotels gebouwd, of zijn ze net opgeleverd. Opvallend is dat ook de ontwikkellocaties voor hotels steeds meer gespreid over de stad te vinden zijn.

De spreading van het aanbod is beleidsmatig gewenst maar leidt vanzelfsprekend ook tot meer toeristisch verkeer in de stad, met name van en naar het toeristisch kerngebied. Een deel van dat verkeer komt voor rekening van de touringcars.

3.2. Ruimtelijke ontwikkelingen: een verdichte kernstad met een leefbaarheidopgave

De voor de touringcarsector relevante ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam betreffen de stedelijke verdichting in het gebied van het Stationseiland tot aan de Oostelijke Handelskade en rond alle andere openbaar vervoerknooppunten in de stad.

Het project **De Rode Loper** (openbare ruimte project tussen Weteringcircuit en Centraal Station) is in voorbereiding. Hier krijgen voetgangers vanaf CS naar de Dam straks ruim baan over een mooie wandelpromenade, en wordt de Prins Hendrikkade ter hoogte van het CS afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Daarvoor in de plaats komt voor dit verkeer straks een verbrede autotunnel (2 stroken in beide richtingen) aan achterkant van Centraal Station). De gemeenteraad heeft hiertoe besloten in 1998, waarna dit besluit in 2009 opnieuw bekrachtigd is.

Met het gereed komen van de nieuwbouw en openbare ruimte aan de zuidzijde van het **Oosterdokseiland** en de nieuwe ODE-brug, zal het oude toeristisch kerngebied in het stadshart een mooie nieuwe flaneurboulevard krijgen naar de nieuwe culturele en toeristische gebouwen aan het Oosterdok en het IJ (New Chinatown, Conservatorium, Openbare Bibliotheek, Nemo, Muziekgebouw aan 't IJ, PTA).

De 'reizigersmachine' die in aanbouw is op het **Stationseiland** inclusief de NoordZuidlijn zal geheel nieuwe reizigersstromen creëren en uiteindelijk Amsterdam Noord gevoelsmatig dicht bij het Centrum brengen.

Amsterdam heeft nog steeds een opgave om de **luchtkwaliteit** in de stad te verbeteren. Doelstelling is dat de stad in 2015 voldoet aan de Europese normen. Dat is nodig om te zorgen dat de stad zich verder kan blijven ontwikkelen als metropool. Knelpunten in de luchtkwaliteit bevinden zich langs het hoofdnet auto, onder andere op de Prins Hendrikkade en de Stadhouderskade. Het stimuleren van het gebruik van schone voertuigen blijft een belangrijke opgave. Hetzelfde geldt voor het landelijk beleid om geluidsoverlast in met name de steden te verminderen.

De komende jaren zal de druk op de touringcarhaltes in vooral het toeristisch kerngebied hoog blijven en de **leefbaarheid** onder druk blijven zetten. Als er te veel touringcars tegelijk op een halteplaats willen staan, leidt dat tot filevorming, foutparkeren, overlast voor de omgeving en onveilige situaties. Op dit moment gebeurt dit bijvoorbeeld regelmatig op de haltes langs het Damrak en voor het Centraal Station. En het is te verwachten dat als alle grote musea aan het Museumplein weer open zijn, ook daar de druk weer zal toenemen.

3.3. De touringcarbranche zelf: naar verwachting verdere groei

Jaarlijks komen er 11 miljoen toeristen naar Amsterdam. Een relatief klein deel van die bezoekers komt in een touringcar naar de stad of rijdt in een touringcar naar een attractie, een excursiebestemming buiten de stad of voor de stadsrondrit een rondje door de stad. De berekeningen en schattingen van het totale aantal touringcarpassagiers lopen uiteen van 700.000 (bron: ATCB⁴) tot meer dan een miljoen passagiers per jaar. In het Touringcaronderzoek (bijlage 1) staat vermeld dat de **groei** van het touringcargebruik landelijk nauwelijks zichtbaar is en zelfs licht negatief is. De sector geeft in gesprekken aan dat de stabilisering op dit moment ook van toepassing lijkt op Amsterdam. Vraag is in hoeverre dit de komende jaren ook mag worden verwacht. Omdat Amsterdam op toeristisch gebied in Nederland in de buitencategorie zit, en omdat op dit moment nog steeds gestaag wordt gewerkt aan uitbreiding van het toeristisch aanbod in de stad, kan niet worden uitgesloten dat er in de komende jaren sprake zal zijn van een verdere groei van het toerisme, en dus van het touringcarverkeer.

Zolang het aantal arriverende **cruiseschepen** blijft groeien, zal ook het touringcarvervoer van en naar de Zuidelijke IJ-oever groeien. Een belangrijk deel van de cruiseschepen maakt een turn-around call⁵ tussen het Stationseiland en de Jan Schaefferbrug. Deze categorie schepen produceert touringcarritten zonder al te veel economische meerwaarde voor de stad (Evaluatie Touringcarbeleid 2007).

In 2009 heeft de stadsregio Amsterdam onder voorwaarden ontheffing verleend aan Amsterdam Sightseeing om **stadsrondritten** als lijndienst met vaste route en tijdschema in stadsdeel Centrum te exploiteren. Hierdoor is deze stadsrondritbus een OV-lijndienst en kan deze gebruik maken van OV-haltes en infrastructuur onder voorwaarde dat het reguliere openbaar vervoer niet gehinderd wordt. Inmiddels zijn nog twee ontheffingen voor stadsrondritten uitgegeven. Bij verdere groei van het aantal aanbieders van stadsrondritten kan de stadsregio alleen de uitgifte van ontheffingen beperken, als het reguliere openbaar vervoer teveel hinder heeft van de stadsrondritten. De toeristen op de stadsrondritten reizen niet met de ov-chipkaart, maar betalen een commercieel tarief.

Samenvattend is het niet te zeggen of en hoeveel het touringcarvervoer de komende jaren in Amsterdam zal groeien. Maar het is verstandig om ten behoeve van een effectief touringcarbeleid voorbereid te zijn op meer touringcarvervoer.

3.4. Omgeving Damrak-Stationseiland: overlast en een nieuwe route- en haltestructuur

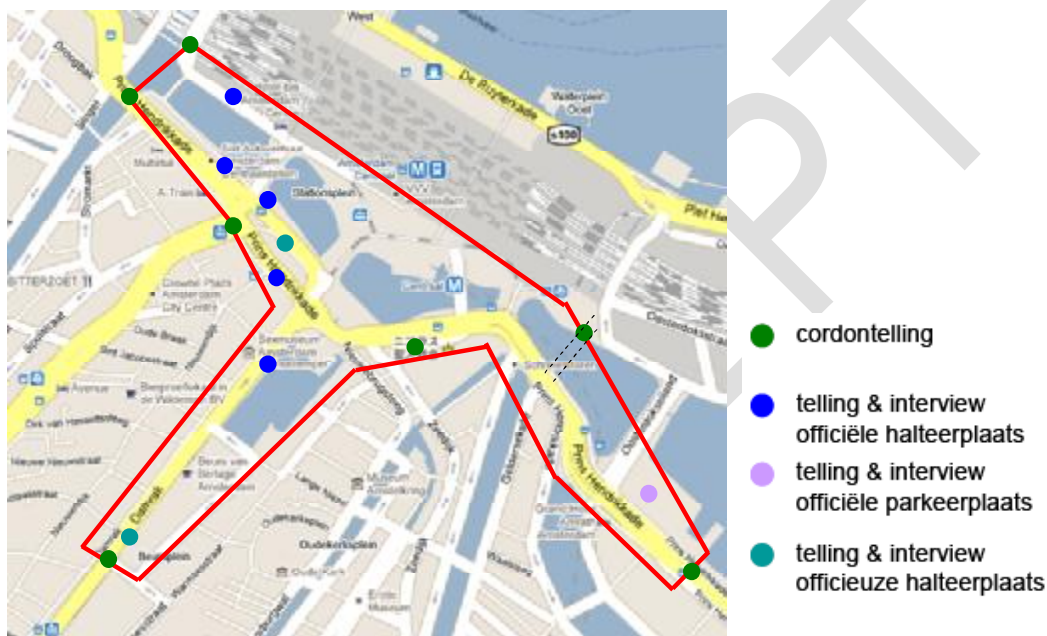
Uit bovenstaande blijkt dat de komende jaren de druk op de touringcarhaltes in vooral het toeristisch kerngebied hoog blijft en de leefbaarheid onder druk blijft zetten. Op de haltes langs het Damrak en voor het Centraal Station geeft dit nu al problemen: als er te veel touringcars tegelijk op een halteplaats willen staan, leidt dat tot filevorming, foutparkeren, overlast voor de omgeving en onveilige situaties.

⁴ ATCB = Amsterdam Toerisme & Congres Bureau, een samenwerkingsverband van het Amsterdamse toeristische bedrijfsleven. Bron: 'Economische waarde touringcarsector Amsterdam', ATCB, februari 2011. De onderzoeksresultaten zijn gebaseerd op in 2006/2007 door ATCB verricht onderzoek onder bezoekers aan Amsterdam (inkomende toeristen). De onderzoeksresultaten zijn geactualiseerd aan de hand van landelijke CBS-cijfers uit 2009. Schoolkinderen en uitgaande toeristen (met bestemmingen in het buitenland) zijn niet betrokken in het ATCB-onderzoek.

⁵ Een turn-around call betekent dat voor dat cruiseschip de haven van Amsterdam het eindpunt van de ene cruisereis is en het beginpunt van de aansluitende reis. Deze cruiseschepen produceren relatief veel touringcarvervoer en de passagiers van deze cruises besteden relatief meer tijd en geld aan de reis van en naar huis, dan aan het bezoeken van de stad. Bron: Trendrapport Amsterdamse Binnenstad 2010/2011, stadsdeel Centrum

In dit gebied liggen dertien officiële halteplekken, verdeeld over de vier locaties Damrak, Victoriahotel, Prins Hendrikkade (bij de rondvaartboten van Holland International) en Lovers. De halte Victoriahotel is de drukste. Deze haltes hebben samen een theoretische maximum capaciteit van 78 touringcars per uur, indien de voertuigen binnen 10 minuten weer vertrokken zouden zijn en onder de voorwaarde dat de halte exclusief voor touringcars beschikbaar is. De praktische capaciteit ligt momenteel echter aanzienlijk lager, omdat veel touringcars er langer staan en er ook andere voertuigen gebruikmaken van deze haltes om passagiers te laten in- en uitstappen dan wel goederen te laden en lossen.

Daarnaast zijn er momenteel nog 34 plekken op parkeerterrein Oosterdoksdam, die worden gebruikt voor halteren en parkeren. Dit parkeerterrein wordt eind 2012/begin 2013 opgeheven en teruggegeven aan het water van het Oosterdok.



Onderzoeksgebied Stationseiland / Damrak (mei 2011)

Op een “gemiddelde” toeristische dag in mei⁶ (hoogseizoen) rijden circa 450 touringcars door het onderzochte gebied. Hiervan stoppen er circa 340 om passagiers in of uit te laten stappen. De overige 110 touringcars stoppen niet, omdat ze hun bestemming waarschijnlijk wel in de binnenstad hebben, maar buiten het onderzoeksgebied. Het aantal ritten in de ochtend is structureel lager dan in de middag en de vroege avond. Er zijn kleine pieken in de ochtend en na de lunch door het vertrek van excursies. Verder is het aantal ritten redelijk gelijkmatig over de dag gespreid.

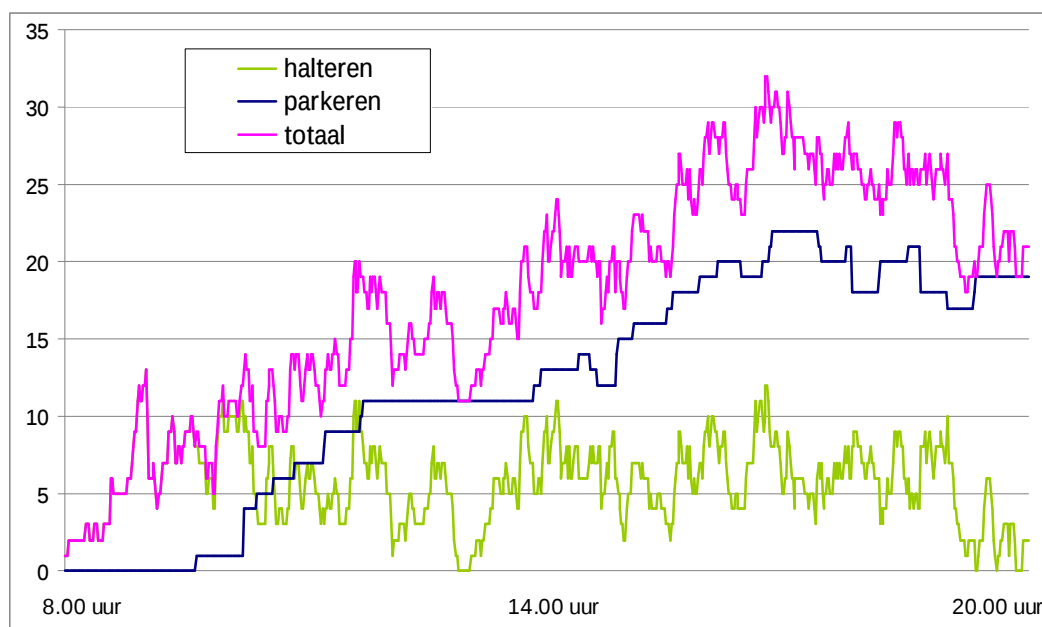
Per minuut van de dag is onderzocht hoeveel touringcars er gelijktijdig gehalteerd dan wel geparkeerd stonden in het gebied Stationseiland/Damrak. Hieruit blijkt dat in dit gebied maximaal 12 touringcars gelijktijdig stilstonden om te halteren.

Op het drukste moment stonden er 22 touringcars gelijktijdig geparkeerd. De figuur op de volgende pagina laat dit zien.

Hierbij wordt aangetekend dat niet is gemeten op een piekdag. Er zijn dus dagen in het jaar dat er meer touringcars staan. Naar schatting van de onderzoekers gaat het om 5-10

⁶ De meting is weliswaar op één dag uitgevoerd, maar deze dag was exemplarisch, zo bleek uit tellingen van de stewards op de halte Damrak.

dagen per jaar. Hoeveel touringcars er dan precies staan is niet bekend. Het is echter niet gewenst om voorzieningen te dimensioneren op dergelijke piekmomenten.

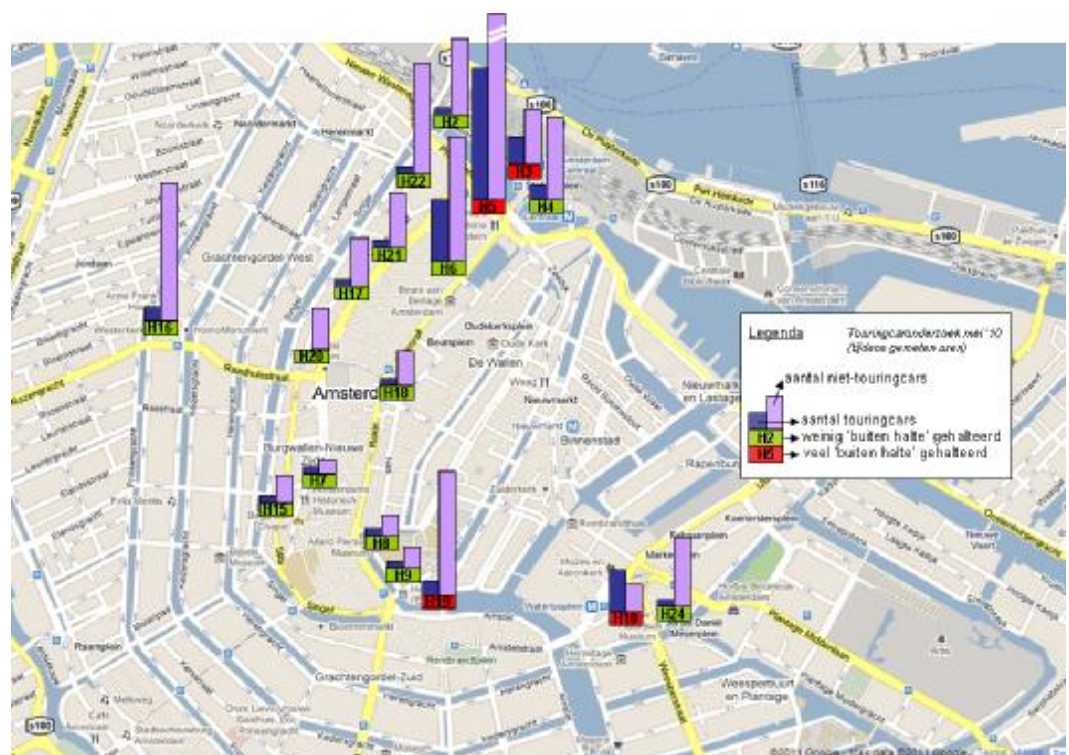


Aantal tegelijk halterende⁷ en parkerende touringcars in gebied Stationseiland / Damrak

⁷ Inclusief halteren op parkeerterrein Oosterdoksdam

Problemen door inefficiënt of onjuist gebruik van de haltes

In theorie is er een grotere capaciteit mogelijk dan het gemiddelde piekgebruik. Toch blijkt dat touringcars niet altijd op de haltes terecht kunnen. Dat touringcars geen plek kunnen vinden wordt veroorzaakt door andere touringcars die te lang halteren (in feite dus parkeren) en door andere voertuigen, die vaak gebruikmaken van de haltes. Slechts zo'n 35% van de voertuigen die op de haltes staan zijn touringcars; 35% zijn taxi's en de overige 30% zijn personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens. Hierdoor moeten touringcars op de rijweg blijven wachten tot er een plek vrijkomt of de chauffeurs laten de passagiers buiten de haltes uitstappen. Dit zorgt regelmatig voor congestie op de rijbaan en voor onveilige situaties voor het overige verkeer.



Locaties en gebruik van de touringcarhaltes (uitsnede van grotere kaart).

Bron: 'Onderzoek naar gebruik van touringcarhaltes en -parkeerplaatsen' (DIVV, 2010)

Blauw = aantal touringcars

Paars = aantal niet-touringcars

Groen = weinig 'buiten halte' gehalteerde touringcars

Rood = veel 'buiten halte' gehalteerde touringcars

Uit interviews blijkt dat van touringcars die in het gebied Stationseiland/Damrak halteren de passagiers voor een belangrijk deel ook hun herkomst of bestemming hebben in dit gebied.

Touringcarfaciliteiten herverdeeld door Rode Loper en 'Knip'

Het onderzoeksgebied Stationseiland-Damrak wordt de komende jaren heringericht. Met de inrichtingsplannen van de Rode Loper en het Stationseiland wordt onder andere meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en water. Door het maken van de zogenaamde 'knip' in de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak wijzigt de verkeerscirculatie. Hierdoor verdwijnt de oost-westverbinding op de Prins Hendrikkade voor gemotoriseerd verkeer. De knip vormt ook een belemmering voor touringcars om door binnenstad te rijden zonder dat ze er een bestemming hebben. De knip draagt hiermee bij aan het weren van touringcars die geen bestemming in dit gebied hebben.

De halteplaatsen voor touringcars komen op andere plekken in het gebied met hetzelfde aantal van dertien terug: zeven plekken ten westen van de knip in de Prins Hendrikkade bij Rondvaartrederij Lovers en zes plekken ten oosten daarvan bij hotel Barbizon. De touringcarsector heeft twijfels of dit aantal voldoende is, gelet op het huidige functioneren van de haltes in het centrum. Op het kaartje op de volgende pagina is de nieuwe situatie weergegeven.



Nieuwe situatie na herinrichting Prins Hendrikkade en Damrak

3.5. Proef met stewards op het Damrak: meer haltecapaciteit

Van 21 april tot en met 12 juni 2011 is er wekelijks op donderdag tot en met zondag van 10.00 – 18.00 uur een proef gedaan met de inzet van stewards op één van de drukste haltes met veel onrechtmatig gebruik: halte Damrak⁸. Doel was om te onderzoeken of de ergernis en overlast door verkeerd en inefficiënt gebruik van de halte kon worden opgelost door een actief toezicht op het gebruik.

Opdrachtgever van de proef was stadsdeel Centrum. De kosten werden gedragen door stadsdeel Centrum, vijf toeristische bedrijven (Tours & Tickets, Lindbergh, Canal Company, Rederij Plas, Open Tours / Oostenrijk Touringcars & Amsterdam Sightseeing, Rederij Lovers) en sectorvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer KNV. Deze partijen zaten ook in de begeleidende werkgroep, samen met Stadstoezicht en politie. Voor en tijdens de pilot zijn door DIVV tellingen uitgevoerd en interviews afgenomen, zowel op de locatie Damrak als op de locatie Victoriahotel. De Kamer van Koophandel heeft een financiële bijdrage aan dit onderzoek geleverd.

De beoogde effecten van de pilot waren het beter benutten van de haltecapaciteit door een kortere halteperiode van zowel touringcars als niet-touringcars. Ook was het doel minder overlast buiten de halte en een grotere kans op een lege plek bij het aan komen rijden. Het actief weren van onrechtmatig gebruik door het inzetten van de stewards zou moeten leiden tot voldoende beschikbaarheid van de halteplekken voor touringcars. De taak van de stewards was om touringcars te verwelkomen en te verzoeken door te rijden, zodra hun passagiers waren in- of uitgestapt. Als achtervang waren Buitengewone Opsporingsambtenaren (BOA's) op afroep beschikbaar om op te treden, als chauffeurs (van alle voertuigen) geen gehoor gaven aan het verzoek van de stewards. De huidige bebording op touringcarhalte Damrak⁹ staat toe dat ook taxi's en personenauto's hun passagiers mogen laten in- en uitstappen. Ook het laden en lossen van goederen is toegestaan.

Resultaat proef toezicht: minder touringcars, meer niet-touringcars

De algemene conclusie van de evaluatie luidt dat de proef succesvol was. De kwaliteit van de stewards was hierbij cruciaal.

In de evaluatie zijn de volgende conclusies en aanbevelingen opgenomen:

1. De halte kon met de inzet van één steward het aanbod van touringcars goed aan, behalve op de twee vertrektijdstippen van de excursies naar buiten de stad (dagelijks tussen 9.30 en 10.30 uur en tussen 13.30 en 14.30 uur).
2. De touringcarhalte werd efficiënter gebruikt en er waren voldoende vrije plaatsen, ook als het druk was met touringcars en andere voertuigen. Uit de effectmeting¹⁰ die is uitgevoerd voor (in 2010 en 2011) en tijdens de pilot (in 2011) is gebleken dat de halteperiode op de halte is afgenomen (van gemiddeld 18 minuten in 2010 en 14 minuten in 2011 naar 10 minuten tijdens de pilot).
3. Vooral taxi's en personenauto's moesten gemaand worden te vertrekken (gemiddeld 47 keer per dag). Van de gemiddeld 79 bussen die dagelijks (tussen 10.00 en 18.00 uur) halteerden, moesten er gemiddeld 6 gevraagd worden om weg te gaan.
4. Het succes van de pilot werd bepaald door de kwaliteit van de steward. Gebleken is dat deze moet voldoen aan de volgende functie-eisen: de steward moet zich niet alleen houden aan de vooraf vastgestelde regels, maar moet ook kunnen improviseren, een goede balans kunnen vinden tussen handhaving en coulant/begrip en consistent zijn in zijn optreden.

⁸ Evaluatie pilot Stewards Damrak. Stadsdeel Centrum, juli 2011.

⁹ Dit geldt momenteel voor vrijwel alle touringcarhaltes.

¹⁰ De resultaten van de effectmeting zijn opgenomen in Touringcaronderzoek Amsterdam 2010- 2011, DIVV september 2011.

5. De afgesproken achtervang van de BOA's van Stadstoezicht heeft niet goed gefunctioneerd. De medewerkers waren ondanks een goede voorbereiding onvoldoende op de hoogte van de vooraf gemaakte afspraken.
6. De pilot heeft vooralsnog geen leereffect bij de haltegebruikers opgeleverd: zodra de steward was vertrokken, stond de halte meteen weer vol met bussen en taxi's.
7. Op drukke touringcarhaltes zou dagelijks een steward (liefst met BOA-bevoegdheid) ingezet moeten worden van 9.00 tot 22.00 uur gedurende de periode maart tot en met oktober.

De hoofdconclusie uit de pilot is, dat met de inzet van goede stewards aan de vraag naar halteplaatsen op de halte Damrak over het algemeen kan worden voldaan en er geen sprake is van een tekort aan halteercapaciteit, met uitzondering van de momenten waarop de excursies vertrekken (09.30-10.30 en 13.30-14.30 uur). Het halteren van touringcars voor excursies neemt zoveel tijd in beslag dat er capaciteitsproblemen ontstaan die met de inzet van een steward niet kunnen worden verholpen.

Analyse bezettingsgraad met stewards: twee tot drie keer zoveel ruimte

De tellingen tijdens de proef met de stewards zijn in het Touringcaronderzoek 2011 naast de tellingen voorafgaand aan de proef geplaatst. Conclusie is dat de stewards hebben bijgedragen aan het verminderen van de halte duur, waardoor de capaciteit en het efficiënt gebruik van de halte toenemen.

Er is op één dag met toezicht geteld, vrijdag 20 mei 2011 van 10.00 tot 18.00 uur, een dag zonder opvallend hoge of lage meetresultaten en daarmee een 'gemiddelde' dag in het hoogseizoen. Als we deze tellingen plaatsen naast de tellingen op een dag vóór de proef met de stewards, dan ontstaat globaal het volgende indicatieve beeld.

	2011 Vóór de proef		2011 Tijdens de proef		Indicatie maximum capaciteit	
	Aantal touring cars per dag	Stoptijd per touring car gemiddeld in minuten	Aantal touring cars per dag	Stoptijd per touring car gemiddeld in minuten	met toezicht	met toezicht + alleen toegankelijk voor touringcar
H6 Damrak – 5 plekken 2400 minuten						
Touringcars	73	14 min	55	10 min	± 150	± 200
Niet-touringcars	65	8 min	98	6 min	± 100	0
Totaal Bezettingsgraad		64%		47%	100%	100%
H5 Hotel Victoria 4 plekken 1900 minuten						
Touringcars	104	8 min	88	7 min	± 150	± 250
Niet-touringcars	76	10 min	122	7 min	± 120	0
Totaal Bezettingsgraad		83%		77%	100%	100%
Touringcarcapaciteit totaal	177		143		± 300	± 450

Tabel: Indicatieve bezettingsgraad en maximum capaciteit haltes Damrak en Victoriahotel voor en tijdens de steward proef¹¹.

De indicatieve conclusie op basis van een beperkte telling is dat de capaciteit voor touringcars op beide haltes bij actief toezicht op halte Damrak verdubbelt van 143 naar indicatief ongeveer 300. Als naast het toezicht ook een stopverbod voor niet-touringcars wordt ingesteld dan is de capaciteit drie keer zo hoog als het werkelijke gebruik tijdens de proef, indicatief 450 touringcars in plaats van 143.

Actief toezicht leidt naar verwachting tot een efficiënter gebruik van de halte en levert meer marktruimte op voor de touringcarsector. Onderzocht wordt of op grond van eerder onderzoek naar laad- en losplekken van vrachtwagens er aanvullende maatregelen kunnen worden genomen die de capaciteit van touringcarplaatsen verder vergroten.

¹¹ De proef met de stewards vond alleen plaats op halte Damrak.

De kosten van toezicht op deze twee haltes bedragen naar schatting € 65.000 voor twee toezichthouders in de periode half maart tot half september van donderdag tot en met zondag tussen 10.00 en 18.00 uur. Indien deze kosten worden doorberekend naar gemiddeld 150 touringcars per dag, gedurende vier dagen per week, dan komt dat neer op € 65.000 / 15.000 touringcars = € 4,50 per touringcar. Bij een gemiddelde busbezetting van 30 passagiers komt dat neer op € 0,15 per passagier. Indien het aantal halterende touringcars door het toezicht groeit, dan komen de gemiddelde kosten per touringcar vanzelfsprekend lager uit.

CONCEPT

4. Nieuw touringcarbeleid

Gezien de geschetste druk op de openbare ruimte in het toeristisch kerngebied en de geconstateerde knelpunten die de stadsdelen en de touringcarsector ervaren is nieuw touringcarbeleid geformuleerd. Dit beleid moet duidelijkheid geven over de ruimte die beschikbaar is voor touringcars, de wijze waarop eventuele groei van het touringcarverkeer wordt opgevangen en instrumenten die beschikbaar zijn om een efficiënt gebruik van touringcarplaatsen in de openbare ruimte te regelen en te handhaven.

In dit hoofdstuk wordt na de herbevestiging van de beleidsdoelstellingen (4.1) eerst een nieuwe c.q. vernieuwde indeling van touringcardoelgroepen (4.2) voorgesteld, en ook een nieuwe categorisering van touringcarplaatsen (4.3). Vervolgens wordt aangegeven op welke wijze gewenste nieuwe en alternatieve touringcarlocaties gespreid over de stad kunnen worden gevonden (4.4) en hoe het gebruik van touringcarplaatsen geregeld kan worden (4.5) en via verplichte routes bereikbaar zijn (4.6). Tenslotte worden afspraken voor de rolverdeling en mogelijkheden tot samenwerking behandeld (4.7)

4.1. Vaststelling doelstellingen voor het touringcarvervoer in de stad

Het touringcarbeleid dient de volgende relevante programakkoorddoelstellingen van het stadsbestuur¹²:

1. Amsterdam is een attractieve stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers;
2. De stad groeit economisch, demografisch en ruimtelijk;
3. Het wordt verkeersveiliger in de stad;
4. De luchtkwaliteit in de stad wordt beter;
5. Meer mensen gaan fietsen in de stad.

4.2. Een nieuwe indeling van touringcardoelgroepen

Er worden vier hoofddoelgroepen van touringcarvervoer geïdentificeerd met verschillende herkomst-bestemmingscombinaties en haltegedrag.

Doelgroep I. Incidenteel groepsvervoer

Dit zijn alle touringcars die in principe een eenmalige rit of reis maken, zonder dienstregeling rijden en een vooraf aangemelde groep passagiers vervoeren naar en/of van een bestemming in Amsterdam. Voorbeelden zijn schoolreisjes, congresgangers en buitenlandse touringcars die de stad meerdaags bezoeken. Dit is de doelgroep met de grootste spreiding over de stad omdat dit ook touringcarverkeer van en naar hotels en attracties in de hele stad betreft.

Doelgroep II. Dagexcursies

Dit zijn touringcars die een vooraf vastgestelde en regelmatig uitgevoerde excursie naar een bestemming buiten de stad uitvoeren met individuele passagiers of groepen vanaf een vaste ophaalplaats in Amsterdam. Bijvoorbeeld de dagexcursies naar de Keukenhof of naar Alkmaar. Veel van die excursies vertrekken op dit moment vanaf de halte Damrak.

Doelgroep III. Stadsrondritten

Dit zijn touringcars die op dienstregeling een vaste route door met name het toeristisch kerngebied van Amsterdam rijden en op meerdere plaatsen halteren om individuele passagiers in en uit te laten stappen. Deze bedrijven rijden met een ontheffing op de Wet

¹² Bron: Begroting 2011, Gemeente Amsterdam

Personenvervoer, die de Stadsregio Amsterdam heeft verleend. Op dit moment hebben drie bedrijven een ontheffing. Waarschijnlijk zal ook een eventuele pendeldienst vanaf de PTA naar de stadshartlus een ontheffing nodig hebben.

Doelgroep IV. Uitgaand pendelvervoer

Dit betreft touringcars die in principe individuele passagiers vervoeren vanaf een vertrekplaats naar een bestemming buiten de stad. Voorbeelden zijn Eurolines, de skibussen en de pendels naar vliegvelden of vanaf de turn-around cruiseschepen¹³. Voor veel van dit pendelverkeer is een ruime parkeergelegenheid en een goede bereikbaarheid van de vertrekplaats met het openbaar vervoer of vanaf de ring A10 belangrijker dan een locatie in het toeristisch kerngebied.

4.3. Een nieuwe categorisering van touringcarplaatsen in de openbare ruimte

Omdat er maar beperkt ruimte in het toeristisch kerngebied is voor touringcarplaatsen worden deze in vier categorieën verdeeld, om maximale spreiding over de stad te bewerkstelligen.

Categorie 1. Halteplaatsen

Dit zijn laad- en losplaatsen aan de openbare weg. Doel is alleen het direct in- of uitstappen van touringcarpassagiers op loopafstand van de bestemming of herkomst. Het langer stoppen of parkeren om te wachten op passagiers is op drukke tijden uitgesloten. Halteplaatsen zijn vrij toegankelijk voor alle touringcars. Dus in principe ook voor alle doelgroepen, zolang er direct wordt in- en uitgestapt. Na het direct afzetten en oppikken van passagiers kunnen touringcars parkeren op openbare touringcarplaatsen buiten het toeristisch kerngebied touringcars. Bij grote toeristische attracties en grote hotels stelt de wegbeheerder minimaal één halteplaats op loopafstand beschikbaar.

De wegbeheerder (i.c. het stadsdeel) kan in overleg met de touringcarsector besluiten om de laad- en losplaatsen op drukke tijden exclusief beschikbaar te stellen aan de voertuigcategorie 'personenbus'. Indien hier nadere regelgeving voor nodig of gewenst is, kan de centrale stad dit faciliteren.

Categorie 2. Bufferplaatsen

Dit zijn plaatsen aan de openbare weg die door touringcars gebruikt kunnen worden die wachten op ruimte op een drukke halteplaats (categorie 1). Bufferplaatsen liggen in principe binnen een straal van 10 minuten rijden rond een drukke halteplaats. Medegebruik door andere voertuigcategorieën is mogelijk. Bufferplaatsen worden steeds korte tijd door touringcars gebruikt, waarbij de chauffeur bij de touringcar aanwezig blijft.

Categorie 3. Ophaalplaatsen

Dit zijn parkeerplaatsen aan de openbare weg met als doel het ophalen van passagiers voor vertrek naar een bestemming buiten de stad. Het gaat hier om het ophalen van individuele of groepen passagiers die niet klaar staan om direct in te stappen. Touringcars zullen doorgaans in ieder geval langer dan tien minuten parkeren op ophaalplaatsen.

De combinatie van ophaalplaatsen met bufferplaatsen en halteplaatsen is niet uitgesloten. Ophaalplaatsen liggen op loopafstand van het herkomstadres of van een openbaar vervoerhalte.

¹³ Een turn-around cruiseschip gebruikt de haven van Amsterdam als eindpunt van de ene cruisereis en beginpunt van de aansluitende reis.

Categorie 4. Parkeerplaatsen

Ook dit zijn openbare parkeerplaatsen waar (lege) touringcars gedurende langere tijd kunnen parkeren terwijl de passagiers een attractie bezoeken of in een hotel verblijven. De locatie is op loopafstand van een openbaar vervoerhalte of een verblijfsadres (hotel, restaurant) ten behoeve van de chauffeur.

4.4. Een nieuw ruimtelijk spreidingsbeleid van touringcarplaatsen in de stad

Om de druk van het touringcarverkeer in het Toeristisch Kerngebied af te leiden en overlast en onveiligheid te voorkomen wordt gestreefd naar spreiding van de touringcarplaatsen over de stad op basis van de volgende uitgangspunten:

A. Toeristisch kerngebied touringcars: Alleen halteplaatsen

Ten behoeve van een duidelijk en effectief touringcarbeleid worden de grenzen van het toeristisch kerngebied touringcars vastgelegd (zie kaart). Dit gebied is de belangrijkste toeristische bestemming in de stad en heeft een zeer beperkte openbare ruimte voor het faciliteren van touringcarroutes en halteplaatsen. In het toeristisch kerngebied touringcars wordt het aantal halteplaatsen voor touringcars bevroren. Touringcars mogen op deze plaatsen zonder uitzondering alleen nog halteren voor het direct in- of uitstappen van passagiers. Alle halteplaatsen in het toeristisch kerngebied zijn vrij toegankelijk voor alle touringcars. Het halteren in het toeristisch kerngebied touringcars voor het ophalen van passagiers wordt ontmoedigd, voor zover deze doelgroepen niet direct allemaal in kunnen of willen stappen. Het ophalen van een groepen passagiers die bijvoorbeeld direct uit een rondvaart in de bus stappen is dus toegestaan. Maar touringcars, die groepen passagiers ophalen die niet gelijktijdig kunnen of willen instappen, worden geweerd.

B. Een straal van circa 10 minuten rijden rond drukke halteplaatsen: Ruimte voor bufferplaatsen

Deze touringcarplaatsen kunnen gebruikt worden voor het bufferen (wachten) ten behoeve van een drukke halteplaats. Gebruik van deze plaatsen voor het ophalen van passagiers is toegestaan als de locatie en het gebruik van de touringcarplaats dit toestaan.

C. Elders in Amsterdam: Ophaalplaatsen en parkeerplaatsen

Beschikbare touringcarplaatsen buiten het toeristisch kerngebied, die niet nabij attracties of grote hotels liggen, kunnen worden gebruikt als parkeerplaatsen, maar ook als ophaalplaatsen voor de uitgaande pendel. Voorwaarde daarvoor is dat de ophaalplaatsen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Ophaalplaatsen buiten het toeristisch kerngebied zijn interessant voor stadsdelen die meer toeristen willen trekken. Bijvoorbeeld een ophaalplaats nabij een halte van een veerverbinding over het IJ in Noord trekt toeristen naar de noordelijke IJever.

Het parkeren door touringcars voor de doelgroepen uitgaande pendel en turn-around cruise vervoer wordt niet gestimuleerd in het toeristisch kerngebied en langs de Zuidelijke IJever.

D. Zoekgebieden voor nieuwe of alternatieve touringcarplaatsen

Zoals in paragraaf 3 aangegeven wordt veel capaciteit op de huidige drukke halteplaatsen inefficiënt gebruikt. Met gericht toezicht komt extra capaciteit beschikbaar. Omdat er – afgezien van het inefficiënte gebruik – geen groei meer mogelijk is van het aantal halteplaatsen in het toeristisch kerngebied, moet een mogelijke nieuwe vraag naar touringcarplaatsen en de eventuele verplaatsing van bestaande touringcarplaatsen worden gericht op locaties buiten dit gebied. Hiertoe stelt het stadsbestuur een kaart vast

met 'zoekgebieden' (kaart op de volgende pagina), waar alternatieve of nieuwe locaties voor touringcarplaatsen gezocht kunnen worden.

Ook bij de bouw van nieuwe grote toeristische attracties en grote hotels moet een haltelocatie voor minimaal één touringcar gevonden worden, op loopafstand van de bestemming. Dit is een opgave voor de wegbeheerder in overleg met de touringcarsector en de betreffende bestemming.

Het zoeken naar een concrete locatie vindt plaats indien een partij uit de toeristische sector, het stadsdeel of de gemeente daartoe verzoekt. De wegbeheerder of gebiedsbeheerder (meestal het stadsdeel) bepaalt of, en zo ja welke locaties geschikt zijn voor de aanleg van touringcarplaatsen.

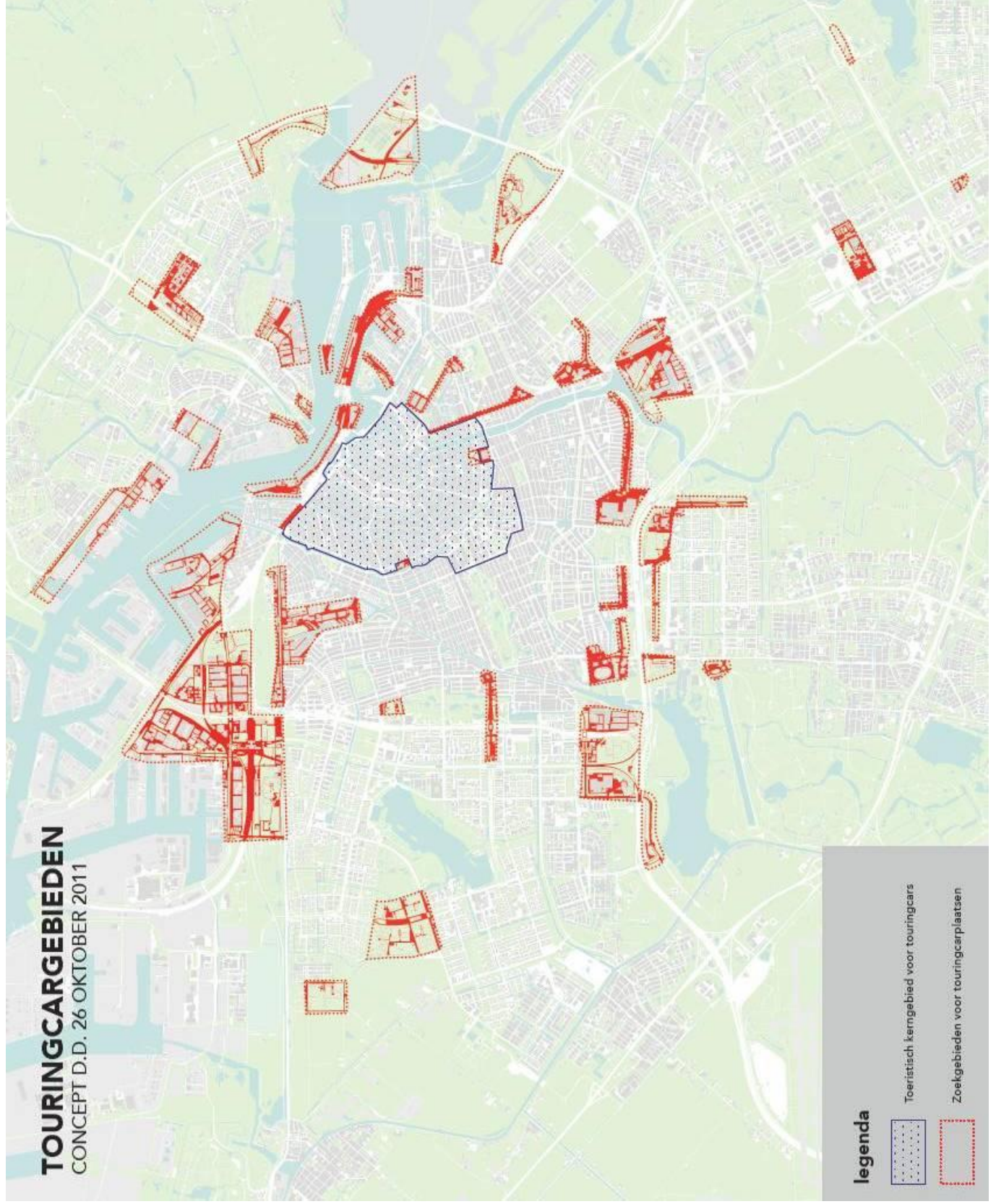
E. Medegebruik van niet-dagelijks gebruikte openbaar vervoerhaltes als bufferplaats voor touringcars

De stad kent een aantal halteplaatsen voor het openbaar vervoer die niet dagelijks door bus- of tramlijnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld noodhaltes bij metrostations, of ongebruikte bushaltes in straten waar een bus- of tramlijn is opgeheven. Deze halteplaatsen zouden mogelijk in aanmerking kunnen komen voor gebruik als bufferplaats voor touringcars. Ook bushaltes die alleen 's nachts worden gebruikt door nachtbuslijnen zouden overdag beschikbaar kunnen worden gesteld als bufferplaatsen voor touringcars. Uitgangspunt daarbij is dat elke touringcar direct vertrekt indien een bus van het reguliere openbaar vervoer de halteplaats wil gebruiken en dat de chauffeur dus steeds bij de touringcar aanwezig is. Omdat bufferplaatsen alleen worden gebruikt om te wachten tot er ruimte is op een drukke halteplaats, moet de touringcarchauffeur het direct vertrekken voor een openbaar vervoerbus in principe kunnen garanderen. Een vergelijkbaar regime van medegebruik van openbaar vervoerhaltes geldt reeds tijdelijk op het busplatform Prins Hendrikplantsoen voor touringcars die stadsrondritten uitvoeren.

Het aanwijzen van openbaar vervoerhaltes tot bufferplaats is een bevoegdheid van het stadsdeel (bushaltes) of het gemeentebestuur (tramhaltes) en behoeft advies van de stadsregio.

TOURINGCARGEBIEDEN

CONCEPT D.D. 26 OKTOBER 2011



legenda



Toeristisch kerngebied voor touringcars



Zoekgebieden voor touringcarplaatsen

4.5. Regelgeving voor het gebruik van het stedelijk wegennet en touringcarplaatsen

Het stellen van regels voor het gebruik van touringcarplaatsen is een bevoegdheid van de wegbeheerder. In de meeste gevallen is dat het stadsdeel. Dit kan gebruikmaken van verkeersborden en wegmarkeringen om regels zichtbaar te maken en ze te handhaven. Verder geeft artikel 4.24 van de Algemene Plaatselijke Verordening de mogelijkheid te handhaven op bepaalde parkeerexcessen door grote voertuigen.

Ook aan het gebruik van het wegennet door touringcars zijn regels verbonden. Voor een deel zijn die regels gekoppeld aan de regelgeving voor vrachtverkeer. Zo mogen touringcars die zwaarder zijn dan 7.500 kilo – net als het vrachtverkeer - alleen gebruik maken van vastgestelde routes in de stad. Andere regels die voor het vrachtverkeer gelden – zoals het Voorkeursnet Goederenvervoer en de Milieuzone Vrachtauto's – zijn op dit moment niet of maar ten dele ook van toepassing voor het touringcarverkeer.

In het centrum van Amsterdam gelden speciale verkeersregels voor touringcars. Globaal binnen het toeristisch kerngebied moeten touringcars (en vrachtwagens) van 7,5 ton of meer een verplichte route volgen.

Na herinrichting van het Stationseiland en realisatie van de Rode Loper zullen de voorgeschreven routes voor touringcars lopen via de wegen op onderstaande kaart. Belangrijkste wijzigingen betreffen de knip op de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak en de afsluiting van de Paleisstraat, waartoe de centrale stad en het stadsdeel Centrum hebben besloten.



Nieuwe routes voor touringcars na herinrichting Stationseiland en realisatie van de Rode Loper

Om parkeeroverlast te voorkomen is het denkbaar om regels en voorschriften te formuleren zodat bij het gebruik van touringcarhaltes de motor van de touringcar altijd uit is, de halterende touringcar geen geluidsoverlast veroorzaakt, de chauffeur altijd aanwezig is bij de touringcar op halteplaatsen en bufferplaatsen en er geen vervoersdiensten in de openbare ruimte worden aangeboden.

In het kader van dit nieuwe touringcarbeleid is het mogelijk dat het beschikbare juridisch instrumentarium niet voldoende mogelijkheden geeft om als wegbeheerder (i.c. het stadsdeel) de gewenste regels voor touringcars te kunnen stellen en te kunnen handhaven. In dat geval kan de wegbeheerder zich wenden tot de centrale stad met het verzoek om aanvullende regelgeving te onderzoeken en zo mogelijk en wenselijk vast te stellen.

4.6. Taken en bevoegdheden touringcarbeleid

De touringcarsector

De touringcarsector wordt gevormd door alle toeristische bedrijven die betrokken zijn bij, of afhankelijk zijn van personenvervoer met de touringcar. Naast de touringcarbranche zijn dat alle bedrijven en instellingen in de stad die regelmatig bezoekers per touringcar trekken, bijvoorbeeld hotels, rondvaartbedrijven en grote musea. De touringcarbranche wordt gevormd door alle bedrijven die touringcarvervoer aanbieden.

De touringcarsector voert zijn bedrijfsactiviteiten uit binnen de regels die door de stad en stadsdelen zijn gesteld. Vanwege de druk op de openbare ruimte in het toeristisch kerngebied touringcars is de ruimte voor touringcars om te rijden en halteren beperkt. Het is aan de sector om binnen de regels alle partijen de ruimte te geven om in deze aantrekkelijke markt hun activiteiten uit te voeren.

Het wachten op bufferplaatsen totdat er ruimte is op halteplaatsen vergt communicatie tussen de touringcars die gebruik willen maken van die halte en contactpersonen van bestemmingen waar de halte nabij gelegen is. Het regelen van de communicatie tussen touringcars ten behoeve van een effectief gebruik van een halteplaats is de verantwoordelijkheid van de touringcarsector en het toeristisch bedrijfsleven.

De proef met de stewards in mei 2011 heeft opgeleverd dat actief toezicht op drukke tijden op de halteplaatsen minimaal een verdubbeling van de vrije haltecapaciteit oplevert. Dit betekent voor de touringcarsector een aanzienlijke groei aan marktkansen. Gezien de marktpotentie van toezicht is het redelijk dat de sector verantwoordelijk is voor de organisatie en financiering van het toezicht.

De Stadsregio Amsterdam

De stadsregio is opdrachtgever van het openbaar vervoer, zoals geregeld in de Wet personenvervoer. Alle personenvervoer met een vaste route en halteplaatsen en een dienstregeling is in principe openbaar vervoer. Touringcarbedrijven die activiteiten uitvoeren die aan deze uitgangspunten voldoen (de stadsrondritten), behoeven een ontheffing in het kader van de Wet personenvervoer. Op dit moment heeft de stadsregio een drietal ontheffingen afgeven en één aanvraag in onderzoek. Het is niet ondenkbaar dat er in de komende jaren meer aanvragen voor stadsrondritten worden ingediend. Het stadsbestuur zal de stadsregio voorstellen om een vorm van volumebeleid te onderzoeken, opdat de groei van de stadsrondritten beheerst kan worden. Ook zal met de stadsregio worden onderzocht welke vormen van medegebruik mogelijk zijn van weinig gebruikte tram- en bushaltes in de stad door touringcars.

De centrale stad

De centrale stad stelt stedelijke beleidsregels vast voor de inpassing van touringcarroutes en touringcarplaatsen in de stad. De stad biedt ook het juridisch instrumentarium aan voor een effectieve regulering en handhaving van touringcarroutes en touringcarplaatsen. Wegbeheerders en sector kunnen de centrale stad verzoeken om nieuwe regelgeving te formuleren. Indien overlegpartijen geen overeenstemming kunnen bereiken bij de uitvoering van het touringcarbeleid dan kan de centrale stad op aanvraag optreden als bemiddelaar.

De wegbeheerder

In Amsterdam is het stadsdeelbestuur de wegbeheerder. Alleen in Westpoort is dat de centrale stad. De wegbeheerder wijst rijroutes aan en locaties voor touringcarplaatsen en is verantwoordelijk voor de aanleg van deze plaatsen. Alleen in enkele ruimtelijke ontwikkelingsgebieden, zoals Stationseiland en een deel van de IJ-oeveren wordt de planvorming gedaan door een projectbureau onder de vlag van stad en stadsdeel. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor het beheer, de regelgeving en de handhaving van het gebruik van de bestaande touringcarplaatsen in de openbare ruimte, zoals dit ook het geval is voor de andere straatparkeerplaatsen. Indien het stadsdeel constateert dat het juridisch instrumentarium ontoereikend is voor een effectieve regulering en handhaving van het gebruik van de touringcarplaatsen, dan kan het zich wenden tot de centrale stad voor verbetering van de betreffende verordeningen. De stad kan ook helpen bij het ontwikkelen van juridische arrangementen voor gezamenlijk toezicht en handhaving met de touringcarsector.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid voor nieuwe touringcarplaatsen

Het vinden van alternatieve of nieuwe touringcarplaatsen buiten het toeristisch kerngebied is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van sector, stadsdeel en centrale stad. Op aanvraag organiseert het stadsdeel als bevoegd gezag een overleg met vertegenwoordigers van de sector om nut en noodzaak te bepalen van een nieuwe touringcarplaats en de haalbaarheid te onderzoeken van locaties in één of meer van de zoekgebieden.

De stadsdeel bepaalt na goed overleg of, en zo ja waar en met welke invulling een touringcarplaats wordt aangelegd en geregeld.

Op besluiten van stadsdeel zijn de reguliere bezwaar- en beroepsmogelijkheden beschikbaar. Indien gewenst kan de centrale stad bij bezwaar tegen een besluit van de wegbeheerder als bemiddelaar optreden.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid voor toezicht en handhaving op drukke touringcarhaltes

Op drukke tijden kan op halteplaatsen in met name het toeristisch kerngebied een efficiënter gebruik van de haltes worden gerealiseerd bij inzet door toezichthouders.

Op aanvraag van wegbeheerder of sector organiseert de wegbeheerder een overleg om nut en noodzaak te bepalen van toezicht op een halteplaats.

De sectorvertegenwoordigers en wegbeheerder komen overeen op welke dagen en tijden actief toezicht en actieve handhaving worden ingezet. De meest belanghebbenden uit de sector dragen de kosten van het overeengekomen toezicht, de wegbeheerder draagt de kosten van de actieve handhaving op de overeengekomen dagen en uren.

Indien er geen overeenstemming wordt bereikt, dan kan de centrale stad op aanvraag van één van beide overlegpartners als bemiddelaar optreden.

In het onderzoek ten behoeve van deze Touringcarnota zijn verschillende suggesties voor maatregelen aan de orde geweest en met de sector besproken om de hoeveelheid touringcars in het toeristisch kerngebied te beperken, zoals:

- Halteren buiten het centrum en daar overstappen van de touringcar op een rondvaart. Op enkele plaatsen gebeurt dit al, maar op grotere schaal is dit geen oplossing. Zo'n overstap past vaak niet in het reisschema en is meestal geen haalbaar alternatief. Bovendien zijn ook de grachten van Amsterdam in het hoogseizoen al druk gebruikt.
- Passagiers aan de rand van de stad laten overstappen op kleine busjes. Dit leidt tot veel meer voertuigbewegingen, kost veel tijd en geld en heeft geen draagvlak in de sector. Overstappen op de metro kost eveneens tijd en geld en kan evenmin rekenen op draagvlak.
- Regulering door beprijzing. Naast het beprijzen van parkeren zijn hiervoor momenteel geen mogelijkheden aanwezig. Halteren (direct in- en uitstappen) is niet parkeerbelastingplichtig. Voor betaald rijden om toegang tot de stad te krijgen bestaat momenteel geen wettelijke basis (rijksbeleid).
- Een centraal "Welkomstcentrum voor touringcars" ter plaatse van het Prins Hendrikplantsoen. Dit gaat ten koste van het afgraven van het plantsoen ten behoeve van water. De knip in de verkeersinfrastructuur ter plaatse van het Prins Hendrikplantsoen waartoe gemeente en stadsdeel hebben besloten, is uitgangspunt voor het touringcarbeleid, zodat deze suggestie niet verder is onderzocht.

5. Oplossingen voor specifieke locaties

In dit hoofdstuk worden oplossingen en maatregelen uitgewerkt voor een aantal specifieke locaties.

5.1. Stationseiland en Damrak

In het gebied Stationseiland/Damrak liggen de twee drukste haltes van de stad: Victoriahotel (H5) en Damrak (H6). De problemen op deze locaties worden veroorzaakt door te lang halterende taxi's, personenauto's en touringcars, met name de excursiebussen (zie ook paragraaf 3.4).

Voor deze twee drukste halteerlocaties van de stad worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Het inzetten van toezicht en handhaving op de drukke uren door de touringcarsector;
- Het realiseren van het initiatief van de excursiebedrijven om hun vertrekpunt van het Damrak te verplaatsen naar de PTA-busterminal.

Er kan indien de noodzaak is aangetoond extra capaciteit voor halteren worden gerealiseerd door de volgende extra maatregelen:

- Het op drukke tijden volledig weren van andere voertuigen dan touringcars van deze locaties;
- Het invoeren van prijsbeleid gericht op het toelaten van touringcars op bepaalde locaties of in de hele stad; dit is een optie voor de langere termijn.

Over enkele jaren wordt in het kader van de herinrichting van de Prins Hendrikkade een knip aangebracht voor het gemotoriseerde verkeer tussen Martelaarsgracht en Damrak. Deze afsluiting leidt tot een herverdeling van de halteplaatsen in het gebied aan twee zijden van de knip. In dit gebied komen na de herinrichting dertien halteplekken terug, zes bij hotel Barbizon en zeven bij Rondvaartrederij Lovers (zie kaart in paragraaf 3.4). Naar verwachting zijn deze dertien halteplekken voldoende voor de periode tot 2020. De aanrijroute naar Barbizon zal niet anders zijn dan de route naar de huidige halte Damrak. En de nieuwe halte bij rederij Lovers zal na de knip vanuit het oosten bereikbaar zijn via de Michiel de Ruijtertunnel en de westelijke onderdoorgang.

5.2. Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en omgeving

A. Verplaatsing excursiebedrijven naar de PTA

Dagelijks vertrekken na het ontbijt en na de lunch tientallen excursiebussen vanaf halte Damrak naar bestemmingen buiten de stad. Gedurende deze piekuren is de halte Damrak volledig bezet door de excursiebussen, waardoor er geen plek is voor andere touringcars. De sector erkent dit probleem. Uit onderzoek is gebleken dat de excursiebussen 30% van de tijd dat alle touringcars halteren in het gebied Stationseiland/Damrak voor hun rekening nemen. In feite is er sprake van ophalen, wat volgens het nu geformuleerde beleid niet thuishoort op deze haltelocatie in het centrum.

Projectbureau Zuidelijke IJ-oever en de excursiebedrijven zijn reeds geruime tijd met elkaar in overleg over de mogelijkheden van de PTA-locatie en het verlevendigen van de Zouthaven. Op advies van het Projectbureau Zuidelijke IJ-oever is de excursiebranche (Tours & Tickets en Lindbergh) gezamenlijk met de PTA in mei 2011 met het voorstel gekomen om een "Excursietransferium PTA" te realiseren bij de PTA. Het plan komt er in het kort op neer, dat dagexcursietoeristen via een (eigen) pendeldienst worden opgehaald in de binnenstad en vervolgens bij de PTA overstappen op de touringcar van bestemming (bijvoorbeeld Keukenhof of Volendam). Op eenvoudige en snelle wijze kunnen grote groepen toeristen in-, uit- en overstappen. Daarmee wordt de druk op de binnenstad (nu haltes Damrak en Victoriahotel; na herinrichting haltes Lovers en Barbizonhotel) verlicht.

Voor deze pendeldiensten moet mogelijk ontheffing worden aangevraagd bij de Stadsregio Amsterdam.

Het plan kent echter ook een aantal aandachtspunten. Om het plan succesvol uit te voeren zijn halteplekken nodig voor de pendelbussen, zowel in de omgeving als bij PTA (indien de busterminal bezet is voor de kofferafhandeling van cruisepassagiers). Ook zal de PTA intern verbouwd moeten worden om de scheiding met de zeecruisetoeisten goed te laten verlopen. Tenslotte verdient de looproute tussen Stationseiland en PTA aandacht.

De verplaatsing van de excursiebedrijven past binnen het nu geformuleerde beleid. Het stadsbestuur zet zich in om samen - onder regie van Projectbureau Zuidelijke IJ-oever - met de betrokken partijen (PTA, excursiebedrijven, stadsdelen Centrum en Oost en DIVV) te zorgen dat dit plan een succes wordt. Op dit moment lopen de gesprekken met stadsdeel Oost over de omgeving van de PTA en hoe de benodigde halteplekken gecreëerd kunnen worden. Eén van de uitgangspunten is dat de Piet Heinparkeergarage ter plaatse goed bereikbaar blijft.

B. Parkeermogelijkheden in PTA-busterminal

De huidige 34 plaatsen op de touringcarlocatie Oosterdoksdam zullen eind 2012/begin 2013 verdwijnen om plaats te maken voor water in het kader van de ontwikkeling van het Oosterdokseiland. Deze locatie wordt momenteel gebruikt voor halteren (direct in- en uitstappen), ophalen (wachten op passagiers) en parkeren (langduriger parkeren na afzetten passagiers).

Ter vervanging van de touringcarlocatie Oosterdoksdam is in 2000 een busterminal aangelegd bij de PTA. In 2013 wordt daar een tweede nieuwe busterminal opgeleverd met 23 plekken, waarmee de capaciteit wordt vergroot van de huidige 16 naar 39 plekken. Daarmee is het verlies aan parkeerplaatsen op de locatie Oosterdoksdam gecompenseerd.

Het gebruik van de PTA-busterminal blijft op dit moment nog achter bij de verwachting, omdat touringcarlocatie Oosterdoksdam nog in gebruik is. Deze situatie zal naar verwachting veranderen, zodra de werkzaamheden starten om de Oosterdoksdam te verwijderen. Touringcars zullen dan moeten uitwijken naar andere locaties, waaronder naar de busterminal bij de PTA.

5.3. De Ruijterkade ten oosten van Centraal Station

Vanuit de touringcarsector is aangegeven dat er behoefte is aan ophaalplekken in de omgeving van het Centraal Station, ter compensatie van het verdwijnen van de touringcarlocatie Oosterdoksdam eind 2012/begin 2013. Het gaat om ca. 8 plekken. Locatie De Ruijterkade (Oosterdokseiland – Noord) is een potentiële locatie voor ophalen. Het stadsbestuur zet zich ervoor in om tot een uitvoerbaar plan te komen. Momenteel zijn er informele halteplaatsen ten behoeve van de riviercruises. De ontwikkeling van een ruimtelijk programma in dit gebied is onzeker, vanwege de problemen in de vastgoedsector.

Naast ophaalplaatsen ten behoeve van het centrum en Centraal Station moet de locatie tijdens het riviercruiseseizoen ook voldoende ruimte bieden voor touringcars die passagiers van de riviercruises brengen en ophalen. Indien aantoonbaar te weinig ophaalruimte is voor beide doelgroepen kunnen stadsdeel en touringcarsector in overleg meer ruimte zoeken in de zoekgebieden voor touringcarplaatsen.

De touringcarsector is op dit moment van mening dat de locatie met de huidige inrichting en uitstraling geen hartelijke ontvangst biedt aan toeristen. Qua inrichting van de openbare ruimte ziet zij hier graag veranderingen.

5.4. Oude Turfmarkt

Aan de Oude Turfmarkt zijn op dit moment vier touringcarplaatsen beschikbaar. In de Nota van Uitgangspunten van het project De Rode Loper is vastgesteld dat er twee halteplaatsen aan de overkant langs het Rokin terugkomen.

5.5. Museumplein

Nu al veroorzaken touringcars regelmatig overlast op de Paulus Potterstraat (touringcarhalte bij Coster Diamonds). Na de renovatie en nieuwbouw van het Rijksmuseum en het Stedelijk Museum wordt een sterke toename van het aantal bezoekers verwacht, waarvan een deel met de touringcar komt. Dit heeft gevolgen voor de beperkte haltecapaciteit aldaar. Q Park Busparking Museumplein functioneert momenteel prima als in- en uitstapplaats en als parkeergelegenheid voor touringcars. Het verdient aanbeveling te onderzoeken of deze locatie meer als halte- dan als parkeerplaats kan dienen, indien de haltecapaciteit structureel onvoldoende wordt.

5.6. Artis

Artis heeft uitbreidingsplannen bij de Plantage Doklaan, die bij uitvoering leiden tot het verdwijnen van 18 parkeerplekken op eigen terrein. Volgens opgave van Artis staan daar in de regel niet meer dan 5 touringcars tegelijkertijd geparkeerd. Deze zullen na realisatie van de plannen elders een plek moeten vinden. Hiervoor worden in ieder geval twee halteplaatsen langs de openbare weg aangelegd. Dit is een punt van overleg tussen stadsdeel Centrum en Artis. De uitbreiding van Artis is op dit moment nog niet zeker. Stadsdeel Centrum en de touringcarsector zullen in overleg met elkaar zoeken naar vervangende parkeergelegenheid in de zoekgebieden voor touringcarplaatsen.

5.7. Amstelstation

Bij het Amstelstation huurt Eurolines sinds 1990 op jaarbasis van stadsdeel Oost een terrein met 12 plekken voor touringcars. Eurolines heeft daarmee een bescheiden, goed functionerend 'busstation' tot haar beschikking. Driekwart van de bussen die van de plekken gebruikmaken, staat daar voor langere tijd geparkeerd; een kwart staat er alleen voor het laten in- en uitstappen van passagiers.

Dit 'busstation' komt in het gedrang vanwege ruimtelijke ontwikkelingen rond het Amstelstation. Hierdoor zal op termijn het touringcarterrein verdwijnen. In de nieuwe plannen komen twee halteplekken voor Eurolines terug. Het is momenteel onzeker of de geplande ruimtelijke ontwikkeling doorgaat.

Stadsdeel Oost c.q. de gebiedsontwikkelaar zal – zo nodig - in overleg met de touringcarsector zoeken naar ophaalplekken in de zoekgebieden voor touringcarplaatsen ter vervanging van die bij het Amstelstation.

5.8. Stadionplein

Vanouds is het Stadionplein de plek waar reizigers opstappen voor georganiseerde busreizen naar zon en sneeuw. Ook blijken de stations Sloterdijk en Duivendrecht als opstapplaats te worden gebruikt. Het Stadionplein is een informele ophaalplaats voor uitgaande touringcars. Op drukke tijdstippen staan er tien tot vijftien touringcars die er mensen oppikken. Daarnaast parkeren er ook veelvuldig touringcars om later hun passagiers elders op te halen.

Als de woningbouwplannen voor het Stadionplein worden gerealiseerd, is er vooralsnog geen ruimte meer voor touringcars. Amsterdam kent geen formele opstapplaatsen voor deze vorm van groepsreizen. Volgens de huidige planning start de herontwikkeling van het Stadionplein medio 2013.
