

Van: [secretariaat@bewonersraad1011.amsterdam](mailto:secretariaat@bewonersraad1011.amsterdam)

Naar: [touringcar@amsterdam.nl](mailto:touringcar@amsterdam.nl)

Amsterdam, 1 maart 2023

Betreft: Zienswijze Touringcarbeleid

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

Hieronder treft u de reactie aan van de Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo, samen met bewoners Valkenburgerstraat, bewoners Anne Frankstraat, bewoners De Halve Wereld, bewoners Weesperstraat en BC Ceres op de vrijgave van het Concept beleid beschreven in het Concept ontwerp verkeersbesluit Touringcar 31 januari 2023 en Concept ontheffingenbeleid Touringcar 31 januari 2023.

De gestelde vraag *“Of u het er mee eens bent?”* kunnen wij kort beantwoorden met nee. Wij steunen de uitgangspunten, maar zeker NIET de uitwerking.

Het motto van het touringcarbeleid in de Agenda Touringcar 2020-2025 is, wij citeren: *“Touringcars blijven welkom, maar wel op onze voorwaarden.”* Het is dan ook een goed plan, om de overlast van touringcars, met name in het centrum te beëindigen. Deze uitgangspunten van het college worden volledig onderschreven door bewoners op en rond in onze buurten, wij citeren: *“waar de leefbaarheid en luchtkwaliteit nog steeds te verbeteren is en de kwetsbare bruggen en kades beschermd moeten worden. Zodat Amsterdam voor iedereen een toegankelijke en leefbare stad blijft. Nu én in de toekomst.”* Wij omarmen dus deze woorden van het College. En vullen aan dat in deze woonomgeving veel verkeersONveiligheid is.

Met een dergelijke motivering zijn dus stevige maatregelen mogelijk en nodig. Het geeft dan geen enkele pas om uitzonderingen te regelen. De redenen daarvoor zijn:

- De uitzonderingen betreffen wederom de zwaarst belaste straten met verkeer en luchtvervuiling zoals de Weesperstraat, Valkenburgerstraat en Kattenburgerstraat.

Hoe zo ver gekomen met bewoners

- In de agenda van de Agenda Touringcar 2020-2025 staat het uitgangspunt dat de mogelijkheid voor deur-tot-deurvervoer voor groepen in grote touringcars binnen de S100 wordt beperkt. Nu de motivering is verscherpt, staat verbieden van touringcars in heel het centrum niets in de weg. Zie ook de opmerkingen op pagina 20 over de verkeerskundige impact. Daarom zijn bewoners in onze buurten ook tegen het rijden, halteren en / of parkeren van touringcars op de hoofdroutes, want juist dat zijn de meest vervuilde straten en is het vervuilende verkeer niet gewenst. Niet alleen vanwege de stationair draaiende motoren, maar ook vooral vanwege het draaiend houden van de airco's op die bussen, die zich aan geen enkele emissiestandaard (Euronorm classe) hoeven te houden.
- Ten tijde van het stadsdeelbestuur met Boudewijn Oranje en Jeanine van Pinxteren was er een “Touringcaroverleg” waarin bewoners met touringcarondernemers en culturele instellingen in

gesprek waren over de touringcarproblematiek. Dat had een belangrijke functie en sterkte het begrip tussen bewoners en touringcarondernemers. Dat overleg heeft ook iets positiefs opgeleverd, o.a. de stewardspilot van Guido Frankfurter. Totdat wethouder Litjens met een nieuw plan alles overhoop gooide met het Touringcartransitieplan. In het Touringcaroverleg werd namelijk op dat moment gewerkt aan een plan om ALLE touringcars buiten de S100 te houden. Dat plan werd door alle partijen in het overleg ondersteund. Het huidige voorstel kiest nu niet voor die mogelijkheid, terwijl de ondernemers en bewoners daarvoor samen draagvlak hebben gecreëerd.

In een eerder stadium van de agenda Tourincar is door bewoners gevraagd om dat Touringcaroverleg wederom op te starten. Het is dan treurig om te lezen dat de gemeente voor deze regeling alleen overleg heeft gevoerd met, wij citeren: *“vertegenwoordigers van de (touringcar-) branche en bestemmingen” en zijn zelfs “één-op-één gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de branche en de belangrijkste touringcarbestemmingen in de stad,”* maar absoluut niet met bewoners. De uitkomst zou dan ook veel anders zijn geweest, nu overeenstemming over het weren van al het touringcarverkeer gewoon mogelijk is. Zonder enige uitzondering op doelgroep en/of bestemming!

- Bezoekers van Amsterdam moeten juist gebruik maken van het veilige en schone OV met de erkende voorzieningen voor minder bedeelden.
- Het Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer etc. noemt als reden voor ontheffing, wij citeren: *“dat zich specifiek langs of in de onmiddellijke omgeving van deze corridor veel culturele instellingen bevinden”*. Alsof Cultuur bezoeken per se met de bus moet. Echter die culturele en educatieve instellingen en ondernemingen liggen allen in de nabijheid van goede OV-voorzieningen. OV-voorzieningen die maakt dat, wij citeren (uit de tekst uit dit voornemen): *“het stadshart absoluut binnen redelijke (loop-)afstand bereikbaar blijft voor groepen reizigers, zonder dat enige touringcar de stad in hoeft”* (ongeacht minder, 7,5 ton of meer). De bedoelde culturele voorzieningen, instellingen en ondernemingen zijn daarmee uitstekend bereikbaar voor bezoekers, en die kunnen net zoals alle andere bezoekers die met een touringcar gaan aan de rand van de stad uitstappen om hun weg in Amsterdam vervolgen met het OV.
- Het Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit etc. motiveert dat de corridor als Plusnet (in het beleidskader Verkeersnetten) is aangewezen, echter op die wegen worden al grote vervoersaantallen verwerkt (24.000 per 24/7). Veelal doorgaand verkeer (40-60%!) dat er niet hoeft te zijn (kentekenonderzoek S100 uit 2016 en weldra het nieuwe kentekenonderzoek 2022).

Door verkeerskundige argumenten te introduceren en boven het argument van de gezondheid te plaatsen, wij citeren de eigen woorden van het college: *“sterven bewoners in en rond de uitgezonderde straten maanden eerder dan andere Amsterdammers”*. Dat kan toch niet de bedoeling zijn en daarom dienen ook die touringcars net als alle andere touringcars gewoon aan de rand van de stad hun cliënten te laten overstappen op OV.

- Het College brengt zelf naar voren dat, wij citeren: *“het inperken van de overlast door de grote (verkeers-)drukke in de stad het doel is van diverse beleidsagenda’s, waaronder: Actieplan Schone Lucht, Actieplan Bruggen en Kademuren, Uitwerkingsplan Overstaplocaties Touringcar Rondvaart, Agenda Amsterdam Autoluw, Stad in Balans (vanaf 2022 samengevoegd met Aanpak Binnenstad)”*. Daarmee pleit het College andermaal om extra onnodige vervoersbewegingen niet toe te staan, zeker als er een goed alternatief als het OV voorhanden is. Juist op en rond die

bewuste corridor is het toestaan van touringcars dan ontoelaatbaar, nu dat alternatief ruimschoots voorhanden is.

- Het Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit etc. motiveert touringcars te weren met, wij citeren: *“om overlast te verminderen van touringcars te maken heeft met de omvang en het gewicht van dergelijke autobussen, de uitstoot die zij veroorzaken, verkeersveiligheid, en halteer-/parkeer- en omgevingsoverlast”*. Overlast die door de geformuleerde uitzondering eigenlijk ongewenst is en rond de corridor dan onbegrijpelijk toch zou mogen.
- In het Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit etc., zegt het college het zelf, wij citeren: *“Het wordt steeds drukker in de stad en daarmee ontstaat steeds minder ruimte voor dergelijke autobussen.”* De noodzaak om touringcars dan toch toe te staan in onze woonstraten ontbreekt dan ook volledig. Ook in de bewuste corridor. Ook daar wonen Amsterdammers, die ernstig benadeeld worden door die voorgestelde uitzondering. Alsof voor hen die overlast er niet toe doet!
- De verschillende snelheden in de straten van de corridors waar de bussen zouden mogen komen: 30-50-30-50 km per uur voedt wederom uitstoot en onveiligheid, voor medeverkeersdeelnemers en voetgangers.
- Het Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit etc., beoogt de uitstoot te verminderen. Wij citeren: *“Door zonale geslotenverklaring wordt immers de totale schadelijke uitstoot van autobussen teruggedrongen. Voor zowel rijdende als halterende voertuigen. En minder uitstoot komt de leefbaarheid van de stad ten goede. Dit sluit aan bij de ambitie uit het Actieplan Schone Lucht”*. Dan is het echt onlogisch en onjuist om extra verkeer toe te staan in onze woonstraten zoals de Anne Frankstraat, Valkenburgerstraat en Weesperstraat, daar waar de uitstootwaarden weer richting boven de wettelijke norm gaan.
- Vele onderzoeken zijn er die aangeven dat vervuiling door het verkeer bij uitstootwaarden zelfs (veel) lager dan de wettelijke norm al enorme gezondheidsschade toebrengt aan bewoners. Dat meldt GGD GHOR Nederland. Zie: <https://ggdghor.nl/thema/luchtverontreiniging/> Dus in de al zwaar belaste straten extra verkeer toestaan is heel erg kwalijk.
- Het verkeer in de stad neemt weer vormen van voor Corona aan kopt het Parool en daarmee ook de overlast, de vervuiling en de herrie: Lees: <https://www.parool.nl/amsterdam/autoverkeer-in-amsterdam-staat-weer-even-vaak-vast-als-voor-corona~b13c589fc/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F> Dan is extra vervuilend verkeer andermaal niet op zijn plek en slaat de geuite ambitie helemaal dood.
- Het ligt op de weg van de (lokale) overheid en dus ook dit college om eerder en voortvarender om te gaan met het sneller weren van vervuilend verkeer.
- Bovendien: Amsterdam doet het van alle steden het slechtst op het gebied van milieu en buitenruimte, kopt het Parool: <https://www.parool.nl/nederland/amsterdam-scoort-van-alle-steden-het-slechtst-op-het-gebied-van-milieu~bf6173d5/>
- Ruimhartig “ontheffen” getuigt dan ook van weinig ambitie om de gezondheidsschade door luchtvervuiling nú tegen te gaan.
- Bovendien zijn de WHO-normen aangescherpt en bracht het RIVM een rapport uit met maatregelen. Die zien wij niet terug in dit beleid.
- Er zijn geen legitieme redenen om de gezondheid en veiligheid van burgers niet te beschermen.
- Bewoners moeten voorgaan voor het economisch belang van enkele culturele instellingen en ondernemingen, die niet duurzaam bezig zijn en slechts aan hun belangen denken en die van

hun bezoekers, maar niet aan de bewoners in hun omgeving, althans daar ligt duidelijk niet hun voorkeur als buurtgenoot!

- Daargelaten de nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid dat touringcars toch worden toegestaan, vermelden wij dat het gebruik van touringcars juist niet veiligheidsbevorderend zijn in onze buurten, getuige de vele ongelukken met voetgangers etc.

De uitzonderingen en te veel ruimte voor interpretatie

- Het Concept ontheffingenbeleid Touringcar 31 januari 2023, ziet toe op het toch toestaan van vervoer van specifieke doelgroepen met touringcars. Ook voor die doelgroepen geldt, dat het OV een geschikt alternatief biedt. Dat is juist ingericht met voorzieningen voor dergelijk doelgroepen. Daarom zijn die specifieke gronden voor ontheffing te ruim gesteld. Wij zijn er zeer beducht dat straks te makkelijk bejaarden, slecht ter been zijnden, of jeugdigen als legitiem aangemerkt gaan worden om de ontheffing te verstrekken. Handhaving in Amsterdam komt altijd op de laatste plaats, waardoor misbruik van de ontheffing in de hand gewerkt wordt. Daarmee krijg je hetzelfde effect als bij de huidige regeling "*Bussen geen doorgang. Alleen voor bestemmingsverkeer*" (o.a. een bord in de Valkenburgerstraat). Chauffeurs vatten dit altijd heel ruim op. In deze ontheffingsregeling worden ook dergelijke containerwoorden gebruikt waardoor alle bussen manieren gaan vinden zich toch op deze routes en daarbuiten te gaan begeven. Wij begrijpen dat een touringcar met een lagere schoolklas, met eigenlijk te weinig begeleiding, de voorkeur heeft om de passagiertjes uit te laden voor de deur. Dat lijkt voor ons een uitzondering te zijn. Zo'n eenmalige vervoersopdracht moet ook dan geborgd worden. Daarbij zou het de voorkeur genieten om dergelijke toegestane touringcars uitsluitend uitstoot vrij te laten zijn. Daarom kan er volgens ons ook geen sprake zijn van een duurvergunning zoals artikel 6 lid b beschrijft. Dergelijke vervoersopdrachten kunnen echt anders georganiseerd worden.
- Het Concept ontheffingenbeleid Touringcar 31 januari 2023, geeft daarnaast de mogelijkheid om bij bijzondere omstandigheden het gebruik van touringcars toch mogelijk te maken. De vermelde bijzonder omstandigheden zijn wel erg naar de lokale ondernemingen toegeschreven. De bedrijven met een eigen parkeerplek zijn zelfs te duiden in onze buurt (Artis, Gassan, of een ruimte voor de deur zoals bij Amstel 1, zie de PS). Dat kan van een algemene regeling niet de bedoeling zijn. Ook voor bedrijven met parkeerplaatsen geldt dat die parkeerplaats dan maar niet meer gebruikt wordt voor stalling van touringcars en dat de bezoekers van die instellingen, net als alle andere bezoekers vervoerd met een touringcar aan de rand van de stad kunnen overstappen op OV. En ook bij het geïntroduceerde begrip continuïteit, is het onwaarschijnlijk dat een onderneming afhankelijk is van het parkeren van touringcars voor hun deur. Immers de motivering van het college van het weren van die touringcars staat buiten kijf.
- Zo worden ook het rondjes rijden van bussen bestreden. Het slechts droppen en ophalen en verder het parkeergeld uit te sparen, als aanvulling op het inkomen van de buschauffeur. Onnodige verkeersbewegingen blijven dan ook uit.
- Het Concept ontheffingenbeleid Touringcar 31 januari 2023 geeft dan ook geen pas, is niet vernieuwend en biedt alleen maar ruimte tot misbruik. Want zoals bewoners en ondernemers heel goed weten, kan de gemeente Amsterdam geen handhaving garanderen.

Wij vatten samen.

Wij zijn het niet eens met de gepresenteerde plannen. Het zijn plannen die duidelijk niet met de input, kennis en ervaring van bewoners zijn geschreven. Eerdere plannen om touringcars te weren die wel met bewoners zijn geschreven, leverden een door alle partijen (touringcarbranche, instellingen /ondernemers en bewoners) gedragen totaalverbod van touringcars binnen de S100. De motivering van het College om Touringcars te weren geldt immers voor alle bewoners aan alle straten binnen de S100. Het College staat ervoor om extra onnodige vervoersbewegingen niet toe te staan. De nu gegeven argumenten om van die hoofdregel af te wijken zijn met een selecte groep belanghebbenden tot stand gekomen en gelet op onze bovenstaande argumenten onhoudbaar.

Bewoners zijn niet tegen strikte uitzonderingen: bejaarden, jeugd, zieken. Het is de manier waarop deze uitzonderingen nu gesteld worden dat er veel te veel ruimte wordt geschapen en voor 'misbruik' (opzettelijke misinterpretatie) van de regels. We zijn hierop beducht uit ervaring (denk aan Hop-on Hop-Off bussen met 5 passagiers), vooral ook omdat er NOOIT handhaving is.

Daarnaast: dit college staat voor een gezonde stad, met schone lucht en veiligheid op straat, een autoluwe stad en duurzaam! Om de gezondheid en veiligheid van burgers te beschermen. Maar de voorgenomen uitzonderingen op de wegen die buurten al doormidden splijten staan lijnrecht tegenover de doelen en koers van dit college. Bewonersbelangen moeten voorop staan.

Dus: houd het simpel: geen touringcars in heel het centrum met een heel strikt uitzonderingsbeleid waar niet mee gesjoemeld kan worden. Dan is er ook geen probleem met de overlast, handhaving, luchtvervuiling etc.

Met vriendelijke groet,

W.G.

Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo,  
bewoners Anne Frankstraat,  
Bewoners Valkenburgerstraat,  
bewoners De Halve Wereld,  
bewoners Weesperstraat en BC Ceres

PS: Hieronder treft u foto's van een "evenement" voor de deur bij Amstel 1 op van 20 december. Geteld zijn minstens 21 touringcars. Misschien waren het meer, want we hebben het niet vanaf begin opgemerkt. Moet dat met zoveel touringcars?

