

Evaluatie Project Stewards Touringcars Damrak / Prins Hendrikkade 2013

Guido Frankfurter
projectleider



Oktober 2013

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Uitkomsten telgegevens stewards	5
3. Dynamiek aankomst en vertrek	9
4. Kosten van het project	9
5. Algemene conclusie	9
6. Aandachtspunten en aanbevelingen	10
7. Toekomst van het project	11
8. Dankwoord	12
Bijlage 1: Dynamiek aankomst en vertrek Damrak	13
Bijlage 2: Dynamiek aankomst en vertrek Victoria	14
Bijlage 3: Dynamiek aankomst en vertrek Holland International / Lovers	15

Samenvatting

Van maandag 18 maart tot en met zondag 29 september stonden er in opdracht van Vereniging Amsterdam City stewards op de touringcarhalten op het Damrak en de Prins Hendrikkade. Het project verliep goed en de werkaanwijzingen werden door de stewards van Traffic Support goed opgevolgd. Er werden door de stewards veel bussen afgehandeld en grote delen van de dag waren er lege plaatsen voor aankomende bussen. In totaal konden er 38.550 bussen worden verwelkomd, gemiddeld 197 per dag. De partners van het project, de leiding van Traffic Support, politie, stadsdeel Centrum en de gemeente zijn over het algemeen tevreden over het verloop van het project.

Er stonden stewards op de halten Damrak (later Barbizon), Victoria en Lovers / Holland International. Vrijwel het hele seizoen werd er met drie stewards tegelijk gewerkt, waarbij de BOA formeel onder stadsdeel Centrum viel. De stewards maakten voor het eerst gebruik van scanapparatuur om tellingen bij te houden en deelden touringcarfolders uit op indicatie.

Van de 38.550 bussen, halteerden er 20.137 bij Victoria en 16.500 in de Keukenhof periode. Slechts 4,5% van de bussen moest worden weggestuurd van de halten (ca. 9 per dag). Er waren voor de bussen slechts drie proces-verbalen per twee dagen nodig.

Het overige verkeer hield zich over het algemeen ook goed aan de aanwijzingen. Er kwamen gemiddeld 47 vracht- en bestelauto's per dag om te laden en lossen, waarvan er 3-4 gemaand moesten worden te vertrekken. Taxi's werden gemiddeld 7 keer per dag weggestuurd, hetgeen een sterke daling t.o.v. van vorig jaar betrof (18 keer).

Het project is binnen de begroting van € 163.000 gebleven en er waren geen overschrijdingen.

Aandachtspunten zijn en blijven het waterbedeffect van bussen naar andere (informele) locaties, de veiligheid van in- en uitstappende buspassagiers over de fietspaden bij Victoria en Barbizon, piekmomenten waarop de ruimte op de halten te beperkt is, overlast van airconditioning en motoren, en (on-)voldoende toezicht tijdens pauzes van de stewards.

Aanbevelingen zijn – indien de financiële mogelijkheden dit toelaten – het project in 2014 tot einde toeristenseizoen (eind oktober) voort te zetten en gedurende het hele seizoen met (minimaal) drie stewards te werken, vanwege de grote afstand tussen de verschillende halten. Voor een efficiënte regulering is volgens de touringcargerelateerde branche de constante aanwezigheid van een BOA onontbeerlijk.

Participanten en gemeente hebben de hoop uitgesproken dat het project in 2014 een vervolg zal krijgen.

Inleiding

Algemeen

Van maandag 18 maart tot en met zondag 29 september stonden er stewards op de touringcarhalten op het Damrak en de Prins Hendrikkade. Alleen op Koninginnedag werd er niet gewerkt. Het project verliep goed en de werkaanwijzingen werden door de stewards van Traffic Support goed opgevolgd. Er werden door de stewards veel bussen afgehandeld en grote delen van de dag waren er lege plaatsen voor aankomende bussen. In totaal konden er 38.550 bussen worden verwelkomd, gemiddeld 197 per dag. De partners van het project, de leiding van Traffic Support, politie, stadsdeel Centrum en de gemeente zijn over het algemeen tevreden over het verloop van het project. In tegenstelling tot het verleden heeft de politie geen enkele bemoeienis meer met de handhaving op de halten op deze locaties hoeven hebben en de reguliere handhavers van het stadsdeel slechts zijdelings.

Vereniging Amsterdam City en Traffic Support

Net als vorig jaar lag het opdrachtgeverschap bij de Vereniging Amsterdam City en konden we een beroep doen op de stewards van Traffic Support Infra B.V. De stewards hadden plezier in hun werk en werden door de meeste gebruikers van de halten alom gewaardeerd. Net als vorig jaar werd gebruik gemaakt van de gastvrijheid van de prettige uitvalsbasis Hotel Victoria / Haarlems Koffiehuis.

Locaties

Van 18 maart tot en met 26 mei: Damrak en drie locaties op de Prins Hendrikkade: Victoria, Holland International en Lovers. Van 27 mei tot en met 29 september: vier locaties op de Prins Hendrikkade: Victoria, Holland International, Lovers en Barbizon.

Tijden en stewards

Van 18 maart tot en met 20 mei (sluiting Keukenhof): 09.00 – 21.00 uur; drie stewards (Damarak, Victoria en Holland International + Lovers)

Van 21 mei tot en met 28 juni: 10.00 – 18.00 uur; twee stewards (Damarak > Barbizon en Victoria + Holland International + Lovers)

Van 29 juni tot en met 1 september: 09.00 – 20.00 uur; twee stewards (Barbizon en Victoria + Holland International + Lovers)

Van 2 september tot en met 29 september: 10.00 – 18.00 uur; twee stewards (Barbizon en Victoria + Holland International + Lovers)

Van 27 mei tot en met 28 juni en van 15 juli tot en met 29 september kon er worden gewerkt met een extra steward in het kader van de gewenning bij de nieuwe halte Barbizon. Aanvankelijk werkte deze van 09.00 uur tot 21.00 uur, later van 09.00 uur tot 18.00 uur. Deze steward was toegevoegd in opdracht van stadsdeel Centrum, vanuit het project Rode Loper.

BOA's

Ondanks goede en tijdige voorbereidingen en intenties van alle partijen, lukte het niet vanaf het begin af aan met BOA's te werken. Dit terwijl zij wel de daarvoor benodigde opleidingspapieren op zak hadden. Op 8 mei werden de eerste twee stewards beëdigd op het hoofdkantoor van politie. En begin juli de derde. De BOA's vielen formeel onder stadsdeel Centrum die deze ook financierde.

De samenwerking met het stadsdeel was dit jaar vanaf het begin uitstekend. De stewards / BOA's woonden beurtelings één keer per week de *briefings* van de afdeling Handhaving op het stadsdeeltkantoor bij, waar onderlinge informatie-uitwisseling plaatsvond. Een BOA-ambtenaar van het stadsdeel nam in die tijd de post van de steward op de halte over. Bij verzoeken om assistentie waren er dit jaar veel kortere communicatielijnen tussen de stewards en het stadsdeel, hetgeen vooral van belang was toen de stewards van Traffic Support nog niet over de BOA-status beschikten. Vanaf dag één konden er daardoor proces verbalen worden uitgeschreven.

Scanners

Nieuw dit jaar was dat de stewards gebruik maakten van scanners waarvan de gegevens via een satelliet werden geregistreerd. Traffic Support heeft hiertoe een nieuw programma ontwikkeld in opdracht van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Geplastificeerde kaarten met streepjescodes per halteerlocatie werden gescand op aankomende, vertrekkende en weggestuurde bussen, aankomende en weggestuurde vrachtauto's voor laden en lossen, weggestuurde taxi's en uitgedeelde proces verbalen.

Informatiefolders

Net als vorig jaar deelden de stewards op indicatie de zogenaamde touringcarfolder uit met informatie over touringcarroutes en parkeerplaatsen (Engels, Duits en Nederlands). Op verzoek van de branche werd deze folder afgelopen winter vernieuwd.

Uitkomsten van tellingen

Evenals vorig jaar hielden de stewards de aantallen gebruikers van de halten bij. Er werd niet geteld vóór 9.00 / 10.00 uur 's morgens en na 18.00 / 20.00 / 21.00 uur 's avonds. Tijdens pauzes werden de halten door achterblijvende stewards naar vermogen in de gaten gehouden (en geteld). Geschat wordt dat de aantallen bussen per dag ca. **10-15% hoger** liggen dan geteld. In de overzichten wordt uitgegaan van getelde bussen (en overige voertuigen).

Totaal aantal gehalteerde bussen per periode (voor alle getallen geldt: daadwerkelijk geteld)

- A. Openstelling Keukenhof: 18 maart – 20 mei (behalve 30 april), 9.00 -21.00 uur
- B. Seizoensdip: 21 mei – 28 juni, 10.00 – 18.00 uur
- C. Hoogseizoen: 29 juni – 1 september, 09.00 – 20.00 uur
- D. Naseizoen: 2 september – 29 september, 10.00 – 18.00 uur

	<u>A totaal / gem. %</u>		<u>B totaal / gem. %</u>		<u>C totaal / gem. %</u>		<u>D totaal / gem. %</u>		<u>Totaal / gem. %</u>	
<u>Damrak</u> *)	4850	76	0	0	0	0	0	0	4850	76 (13)
<u>Barbizon</u> **)	0	0	1208	31	2274	35	1047	37	4529	34 (12)
<u>Victoria</u>	7655	120	3416	88	6984	107	2082	74	20137	103 (52)
<u>Lovers / HI</u>	3995	62	1255	32	2657	41	1127	40	9034	46 (23)
Totaal ***)	16500	257 (43)	5879	151 (15)	11915	183 (31)	4256	152 (11)	38550	197 (100)

*) Voorbeeld: op het Damrak werden in periode A (van 5 april - 20 mei) 4.850 aankomende bussen geteld; gemiddeld 76 per dag.

***) Van 21 tot en met 26 mei was deze halte nog gesloten en stonden de bussen nog op het Damrak. Voor de overzichtelijkheid zijn deze bussen bij halte Barbizon opgeteld. Te zien is dat chauffeurs de halte in de loop van de tijd beter weten te vinden.

***) Voorbeeld: van alle aankomende bussen (38.550), komt 43% in de Keukenhofperiode (A).

Te zien is dat de halte Victoria in de Keukenhofperiode bijna de helft (47%) van het aantal touringcars verwelkomt (120) en over de hele periode zelfs **52%**. Deze toename heeft waarschijnlijk te maken met de onbekendheid met de naar Barbizon verplaatste halte, de grotere afstand tot de toeristische attracties en dat de chauffeurs vanaf het Damrak de halte Victoria aan hun linkerhand zien liggen (en/of weten dat die daar ligt).

Dit beeld wordt door de volgende uitkomsten versterkt: daar waar in de Keukenhofperiode nog 30% van de bussen op het Damrak halteert, kiest slecht 21% van de chauffeurs voor halte Barbizon in de periode daarna tot eind juni. In september loopt dit op naar 24%.

Tijdens het hele project werden er in totaal gemiddeld **197** bussen per dag geteld door de stewards. In 2012 waren dit **155** geregistreerde bussen (+27%). Dit verschil valt waarschijnlijk maar zeer ten dele te verklaren uit de toename van het toerisme zelf (ca. 3-4% volgens opgave Amsterdam Marketing in de zomer). Aannemelijk is dat de belangrijkste reden echter de aanwezigheid van een extra steward gedurende vrijwel de gehele projectperiode is. Hierdoor stonden er altijd minimaal twee stewards op straat, ook gedurende pauzes. Hierdoor werden de halten efficiënter gebruikt en werden er minder bussen 'gemist' bij het tellen. Tenslotte zal ook het nieuwe registratiesysteem met de scanners hebben bijgedragen aan een nauwkeuriger meting.

In totaal werden er dit seizoen 38.550 aankomende bussen geteld, tegenover 32.033 in 2012. Vorig jaar begon het project later (5 april) en eindigde ook later (28 oktober). De totaal aantallen zijn daarom minder goed met elkaar te vergelijken.

De bussen van de excursiebedrijven aan het Damrak en de diverse Hop-on-hop-off / sightseeing bussen verhuisden op 27 mei niet allemaal mee naar de nieuwe touringcarhalte Barbizon. Om praktische redenen verdeelden zij zich over de halten Victoria, Barbizon en het oude Prins Hendrikplantsoen. Op deze laatste locatie halteerden de gemiddeld ca. 25 Hop-on-hop-off bussen per dag. Deze zijn niet in bovenstaande tellingen meegenomen.

Weggestuurde bussen: 1751; gemiddeld 9 keer per dag (4,5% van totaal aantal bussen)

Damrak:	309 bussen; gemiddeld 4 bussen per dag (6% van totaal aantal bussen aldaar)
Barbizon:	323 bussen; gemiddeld 3 bussen per dag (7% van totaal aantal bussen aldaar)
Victoria:	551 bussen; gemiddeld 3 bussen per dag (3% van totaal aantal bussen aldaar)
HI / Lovers:	568 bussen; gemiddeld 3 bussen per dag (6% van totaal aantal bussen aldaar)

(De gemiddelden tellen niet op tot 10, omdat Damrak en Barbizon slechts een gedeelte van de periode in bedrijf waren).

Conclusie: de buschauffeurs gebruiken de halten onder het toezicht van de stewards over het algemeen goed. Hoe drukker de halte (Victoria), hoe kleiner het percentage weggestuurde bussen. Chauffeurs begrijpen dat ze juist op deze halte zeer efficiënt moeten halteren.

In 2012 werden er gemiddeld 12 bussen per dag weggestuurd (8% van het totaal aantal bussen). Het haltegedrag is dus verder verbeterd.

Proces-verbalen touringcars: in totaal 122 (gemiddeld 0,6 per dag = 2 per 3 dagen)

In de periode 18 maart tot en met 20 mei (64 dagen):	12 keer
In de periode 21 mei tot en met 28 juni (38 dagen):	21 keer
In de periode 29 juni tot en met 1 september (65 dagen):	64 keer
In de periode 2 september tot en met 29 september (28 dagen):	25 keer

Van de 122 proces-verbalen werden er relatief veel (56) op Holland International / Lovers uitgedeeld.

Hoewel er tijdens de opening van de Keukenhof relatief veel meer bussen halteerden dan de periode daarna (16.500 versus daarna 22.050), werden er toch veel minder proces-verbalen uitgereikt tijdens de seizoensopening. Dit kan worden verklaard door het feit dat tot 8 mei de stewards van Traffic Support nog niet bevoegd waren hun werkzaamheden als BOA uit te voeren en dat er tot die tijd een beroep moest worden gedaan op de BOA-ambtenaren van het stadsdeel. Hoewel deze laatste over het algemeen adequaat op een oproep reageerden, waren de overtreders soms al vertrokken

wanneer de ambtenaren arriveerden. Ook moesten de BOA's van het stadsdeel soms andere prioriteiten stellen.

Conclusie: de aanwezigheid en handelwijze van de stewards, welke als BOA herkenbaar zijn, zorgen ervoor dat er slechts zelden (gemiddeld twee keer per drie dagen) een proces-verbaal uitgeschreven hoeft te worden.

Laden en lossen vracht en bestelauto's: gemiddeld 47 keer per dag

Damrak:	totaal 986	gemiddeld 14 keer per dag
Barbizon:	totaal 1.118	gemiddeld 9 keer per dag
Victoria:	totaal 5.416	gemiddeld 28 keer per dag
HI / Lovers:	totaal 1.751	gemiddeld 9 keer per dag

Conclusie: ook voor het laad- en losverkeer is Victoria de drukste halte, al kan onbekendheid de locatie Barbizon nog parten spelen. (De gemiddelden tellen niet op tot 47, omdat Damrak en Barbizon slechts een gedeelte van de periode in bedrijf waren).

Weggestuurd laad- en losverkeer: gemiddeld 3-4 keer per dag

Damrak:	58 keer	gemiddeld minder dan 1 keer per dag
Barbizon:	37 keer	gemiddeld minder dan 1 keer per dag
Victoria:	517 keer	gemiddeld 3 keer per dag
HI / Lovers:	72 keer	gemiddeld minder dan 1 keer per dag

In 2012 was dit gemiddeld 5-6 keer per dag. Het is begrijpelijk dat er bij Victoria meer moest worden opgetreden (maar nog steeds slechts drie keer per dag), omdat het totaal aantal gebruikers van deze halte verreweg het groots is.

Conclusie: het vracht laad- en losverkeer houdt zich over het algemeen prima aan de regels

Weggestuurde taxi's: gemiddeld 7 keer per dag

Damrak:	328 keer	gemiddeld 5 keer per dag
Barbizon:	13 keer	gemiddeld minder dan 1 keer per dag
Victoria:	792 keer	gemiddeld 4 keer per dag
HI / Lovers:	165 keer	gemiddeld 1 keer per dag

(De gemiddelden tellen niet op tot 11, omdat Damrak en Barbizon slechts een gedeelte van de periode in bedrijf waren).

In 2012 werden er in de eerste maand van het project gemiddeld 40 taxi's per dag weggestuurd (en gemiddeld 18 taxi's gedurende het hele seizoen) en in de periode van 18 maart tot 21 mei 2013 gemiddeld 11 keer. Duidelijk is dat de taxi's gewend beginnen te raken aan de door stewards

gereguleerde halten. Verder is het opvallend dat de taxi's nauwelijks gebruik maken van halte Barbizon.

Proces-verbalen overigen (taxi's, vrachtauto's en personenauto's): in totaal 105

Conclusie: ook voor de overige weggebruikers hoeven er weinig proces-verbalen te worden uitgeschreven, gemiddeld ongeveer één per twee dagen over alle locaties.

Dynamiek aankomst en vertrek

Door de nieuwe manier van meten door Traffic Support (scanners), konden het aantal aankomsten en vertrekken per tijdseenheid in beeld worden gebracht. Dit was een wens van de participanten. In de bijlagen 1 t/m 3 zijn deze weergegeven voor respectievelijk de halten Damrak, Victoria en Holland International / Lovers. Weergave betreft alleen de Keukenhofperiode tot en met 20 mei.

De intentie bestond om met deze gegevens ook de gemiddelde bezettingsgraad en gemiddelde wachttijd in kaart te brengen. Voor de gemiddelde bezettingsgraad hadden we echter een overzicht moeten hebben van ook *alle* vertrekkende bussen. Nu hebben de stewards ca. 9% van de aangekomen bussen gemist bij hun vertrek, bijvoorbeeld omdat ze aan het andere eind van de halteplaats aan het werk waren.

Voor de gemiddelde wachttijd was het noodzakelijk geweest om de unieke bussen van elkaar te onderscheiden door het vastleggen van de nummerborden. Dit was voor de stewards helaas niet te combineren met het gewone werk. In opdracht van de Kamer van Koophandel werd dit onderzoek door een andere partij in de zomer uitgevoerd. De resultaten hiervan zullen separaat worden gepresenteerd door de Kamer.

Desalniettemin geeft het beeld van de aankomsten en vertrekken van de bussen per tijdseenheid een aardig beeld van de dynamiek op de halten.

Financieel

Het project is binnen de begroting van € 163.000 gebleven en er waren geen overschrijdingen. Voor het eind van het jaar volgt de definitieve rekening.

Algemene conclusie

Het touringcarproject lijkt ook in 2013 in een duidelijke behoefte te hebben voorzien. In totaal hebben er 38.855 getelde bussen gehalteerd op de vier locaties samen (gemiddeld 197 bussen per dag). In werkelijkheid ligt dit aantal naar schatting 10-15% hoger. De buschauffeurs houden zich onder het toezicht van de stewards over het algemeen aan de geldende regels (slechts 4,5% moet worden weggestuurd) en over het vracht laad- en losverkeer mogen we uitermate tevreden zijn.

Het feit dat de stewards zichtbaar bevoegd zijn proces-verbalen uit te reiken, zal ongetwijfeld aan het juist gebruik van het halte hebben bijgedragen, hoewel deze verbalen in de praktijk slechts zelden daadwerkelijk uitgeschreven hoeven te worden.

De verplaatsing van de touringcarhalte Damrak naar Barbizon heeft een zekere herverdeling van de bussen over de verschillende locaties tot gevolg gehad. Halte Victoria werd nog drukker en halte Barbizon wisten de chauffeurs vooral in het begin nog niet altijd te vinden.

Aandachtspunten en aanbevelingen

- Vooral in de Keukenhofperiode zagen we op andere, al dan niet officiële locaties het bufferen en parkeren van bussen duidelijk toenemen, zoals op de Prins Hendrikkade (west), Oude Turfmarkt, Spuistraat, Amstel / Halvemaansteeg, Wibautstraat, Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Piet Hein Kade. Dit waterbedeffect mag niet als heel onverwacht worden bestempeld. Het stadsdeel werd gevraagd met name op deze omliggende locaties meer te handhaven en te verwijzen naar de officiële buffer- en parkeerlocaties.
- Het oversteken van het fietspad langs de PH-kade / Victoria leverde dagelijks gevaarlijke situaties op. De stewards hielpen, indien het werk het toeliet, passagiers veilig in- en uit te stappen en verleenden verkeersbijstand wanneer er zich een aanrijding voordeed. Naar aanleiding van de evaluatie van het project in 2012, heeft de gemeente dit voorjaar, in overleg met alle betrokkenen, het fietspad aangepast met extra belijning en fietssymbolen om de veiligheid te verbeteren. Ook het fietspad bij de halte Barbizon is op deze manier aangepakt, maar ook hier doen zich dagelijks hachelijke situaties voor.
- Op piekmomenten, vooral in de Keukenhofperiode en weekeinden, moesten er regelmatig (vaak meer keren per dag) op de halte Victoria toch nog bussen op de rijweg halteren, ondanks het feit dat de bussen in het haltevak kort halteerden. Dit dubbel staan werd zo goed mogelijk begeleid door de stewards omwille van de veiligheid en duurde vaak minder dan twee minuten. De politie constateert regelmatig dat de stewards hier goed werk bij verrichten. Vanaf de inbedrijfstelling van het halte Barbizon werden deze bussen zoveel mogelijk naar deze nieuwe halte doorverwezen. Bij onevenredige drukte op één van de locaties probeerden de stewards elkaar bij te staan, indien de situatie op de 'eigen' halte dit toeliet. Vanwege de afspraken met stadsdeel Centrum was de halte Barbizon tussen 27 mei tot en met 28 juni en van 15 juli tot en met 29 september echter constant bezet met een steward.
- Vanwege de lange, hete zomer hielden veel buschauffeurs hun airconditioning aan tijdens het (kort) wachten en in- en uitladen van hun passagiers. Hiervoor moesten de motoren van de bussen ook aanblijven, hetgeen klachten van omwonenden opleverde op de nieuwe halte Barbizon. Probleem was dat als de airconditioner uit stond de passagiers weigerden plaats te nemen in de snikhete bus. Afsproken werd de airconditioning (en dus de motor) slechts aan te zetten bij het daadwerkelijke laden en lossen van passagiers. In feite was de situatie daarmee niet veel anders dan toen daar nog talloze openbaarvervoer bussen halteerden.

- De stewards hielden ca. twee keer 20 minuten pauze per dag. Deze pauzes werden zorgvuldig gepland op de rustiger momenten. Tijdens de Keukenhofperiode en daarna door tijdelijke extra capaciteit in het kader van de nieuwe halte Barbizon, beschikte het project dagelijks over drie stewards, waardoor er over het algemeen voldoende capaciteit op straat over bleef. Met slechts twee stewards per dag lukt dit onvoldoende, zeker toen de verderop gelegen halte Barbizon werd geopend. Deze is niet te zien vanaf halte Victoria en ligt te ver van de andere halten verwijderd. Voor volgend jaar wordt dan ook geadviseerd voor de gehele periode gebruik te maken van drie stewards. In de avonden buiten de Keukenhofperiode zou eventueel met twee stewards gewerkt kunnen worden, indien deze beschikking hebben over een dienstfiets.
Als het project ooit zou worden uitgebreid tot nog meer locaties en stewards en/of het budget dit zou toe laten, zou het prettig zijn over een extra steward te beschikken die alle pauzes van de stewards kan waarnemen.
- De constante aanwezigheid van een of meer BOA's van Traffic Support heeft zeer zeker bijgedragen aan het positieve verloop van het project dit jaar. De stewards werden vergeleken met 2012 meer serieus genomen door de gebruikers van de halte, met name taxichauffeurs. In de toekomst blijft de constante aanwezigheid van een BOA dan ook onontbeerlijk voor de regulering van de halten.
Volgens de huidige regelgeving kunnen BOA's alleen worden betaald en aangestuurd door de gemeente. Wanneer de gemeente zich zou terugtrekken uit de medefinanciering van de stewards, dan zou het stadsdeel er volgens de touringcargereleerde branche in ieder geval voor moeten zorgen dat er altijd een BOA-handhaver van het stadsdeel aanwezig is in de buurt van de halten op de Prins Hendrikkade of hier altijd binnen zeer korte tijd kan zijn (gedurende alle werkuren, zeven dagen per week). Het heeft de voorkeur van de touringcargereleerde branche als dit, net als dit jaar, een BOA van Traffic Support is.
- In tegenstelling tot vorig jaar stonden er in de maand oktober vanwege financiële overwegingen geen stewards op de halten. De eerste helft van oktober werden de stewards vooral gemist op vrijdag en het weekend. Touringcars stonden aanmerkelijk langer op de halten en deze werden net als in het verleden weer vaak als (illegale) taxistandplaats gebruikt. De effecten tijdens de herfstvakantie moeten nog worden afgewacht. Afhankelijk van het beschikbare budget kan volgend jaar worden besloten de stewards in ieder geval weer tot het einde van het toeristenseizoen (eind oktober) in te zetten.

Toekomst van het project

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de (financiële) mogelijkheden voor het vervolg van het project in 2014. Diverse participanten hebben reeds aangegeven ook volgend jaar weer van de partij te willen zijn. De rol van de gemeente zal dan ook duidelijk moeten zijn.

Tot slot

Een woord van dank gaat uit naar alle participanten zoals hierna weergegeven, maar bovenal naar de stewards van Traffic Support die dag in dag uit vele uren per dag hebben bijgedragen aan een veiliger en meer gastvrij Amsterdam.

Guido Frankfurter, projectleider, 28 oktober 2013



**Santino & Albert na hun BOA-beëdiging
8 mei 2013**

Bijlagen

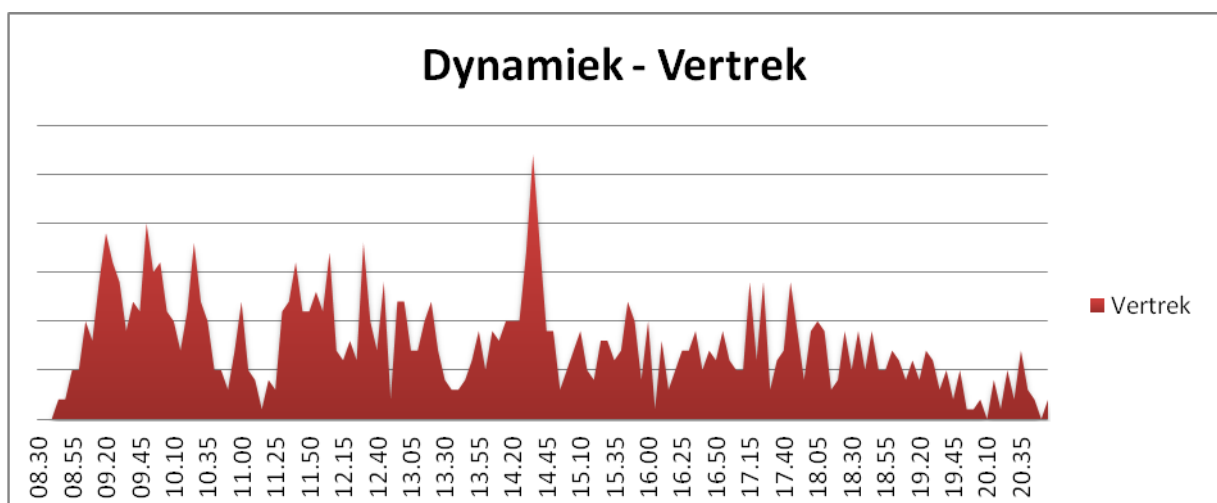
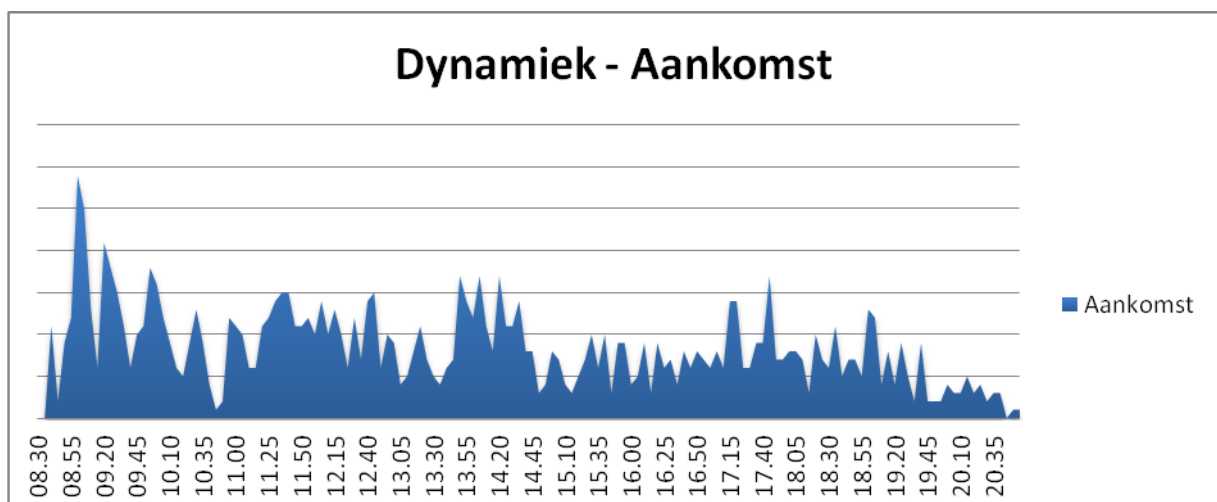
1. Dynamiek aankomst en vertrek Damrak (p.13)
2. Dynamiek aankomst en vertrek Victoria (p.14)
3. Dynamiek aankomst en vertrek Holland International / Lovers (p.15)

Het project Stewards Touringcars 2013 werd financieel mogelijk gemaakt door Tours & Tickets, Lindbergh Excursions, Canal Company / Gray Line, Amsterdam Sightseeing, Rederij Plas, Rederij Lovers, DFDS Seaways/OAD Touringcarbedrijf BV Schiphol, Oostenrijk Touringcars, het Park Plaza Victoria Hotel Amsterdam, de Kamer van Koophandel Amsterdam, stadsdeel Centrum en de gemeente Amsterdam.

Bijlage 1: Tellingen Damrak

Keukenhof 18 maart - 20 mei 2013

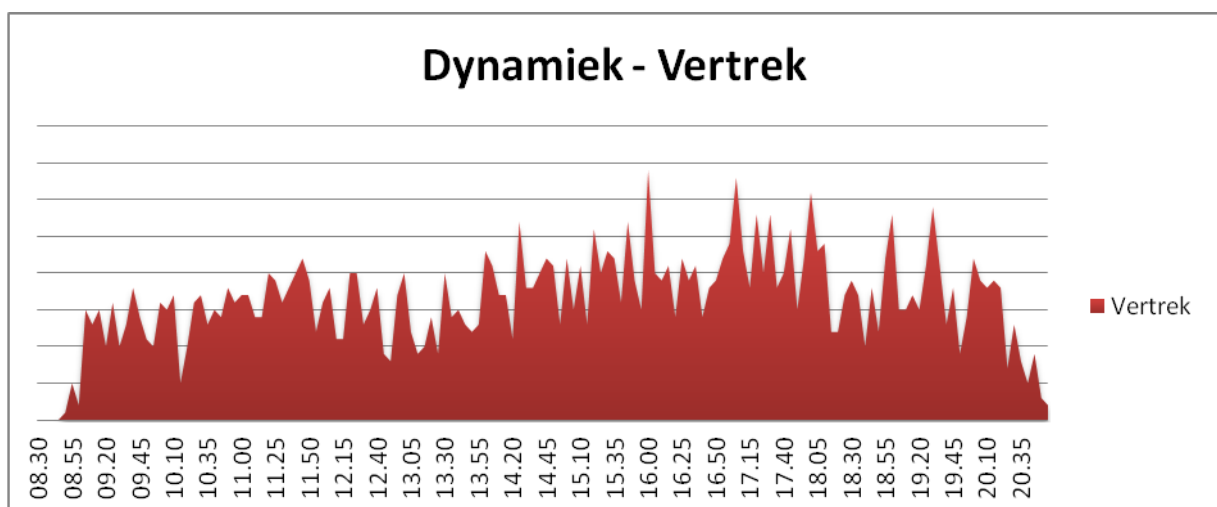
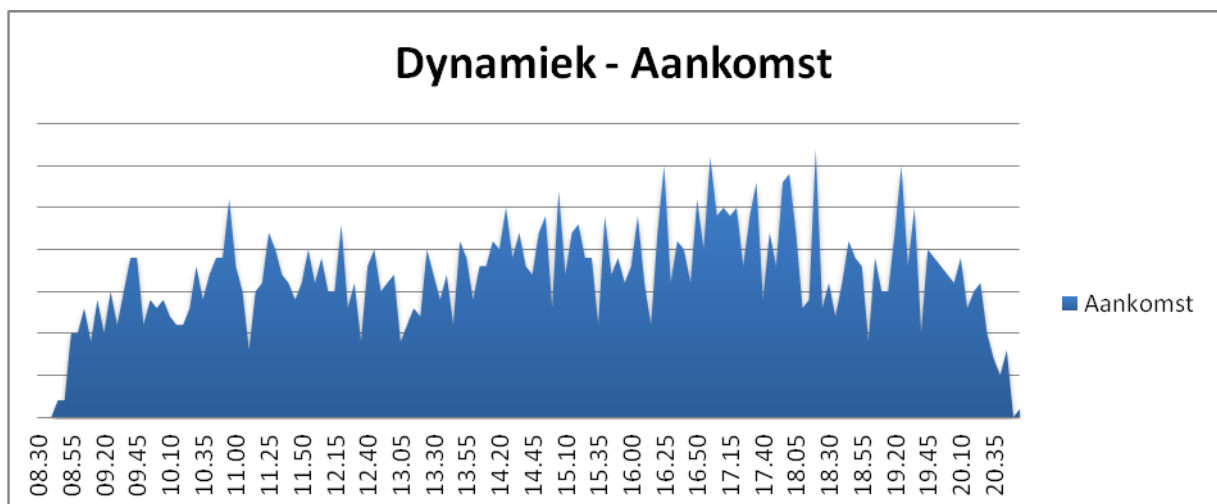
	Aankomst	Vertrek
09:00 uur - 10:00 uur	641	485
10:00 uur - 11:00 uur	416	453
11:00 uur - 12:00 uur	466	405
12:00 uur - 13:00 uur	450	414
13:00 uur - 14:00 uur	383	370
14:00 uur - 15:00 uur	467	488
15:00 uur - 16:00 uur	359	352
16:00 uur - 17:00 uur	370	343
17:00 uur - 18:00 uur	421	363
18:00 uur - 19:00 uur	368	347
19:00 uur - 20:00 uur	243	189
20:00 uur - 21:00 uur	143	120



Bijlage 2: Tellingen Victoria Hotel

Keukenhof 18 maart - 20 mei 2013

09:00 uur - 10:00 uur	465	379
10:00 uur - 11:00 uur	595	565
11:00 uur - 12:00 uur	654	619
12:00 uur - 13:00 uur	590	528
13:00 uur - 14:00 uur	576	524
14:00 uur - 15:00 uur	691	664
15:00 uur - 16:00 uur	743	693
16:00 uur - 17:00 uur	746	752
17:00 uur - 18:00 uur	803	765
18:00 uur - 19:00 uur	682	691
19:00 uur - 20:00 uur	673	630
20:00 uur - 21:00 uur	327	349



Bijlage 3: Tellingen Holland International - Lovers

Keukenhof 18 maart - 20 mei 2013

	Aankomst	Vertrek
09:00 uur - 10:00 uur	376	278
10:00 uur - 11:00 uur	471	456
11:00 uur - 12:00 uur	470	413
12:00 uur - 13:00 uur	263	255
13:00 uur - 14:00 uur	218	180
14:00 uur - 15:00 uur	322	281
15:00 uur - 16:00 uur	424	380
16:00 uur - 17:00 uur	531	462
17:00 uur - 18:00 uur	364	352
18:00 uur - 19:00 uur	230	202
19:00 uur - 20:00 uur	189	187
20:00 uur - 21:00 uur	84	90

