

*Amsterdam City Index 2010*

112

**CRISISPROOF**



## Voorwoord

De Amsterdam City Index is in 2010 blijven steken op 112. Vorig jaar was het ook 112, maar toen was het een hoogtepunt. Nu is het een trendbreuk. Voor het eerst sinds 2005 is het economisch klimaat in de (binnen)stad er niet op vooruit gegaan.

De verliezers zijn vooral de winkeliers, de horeca en de ZZP-ers. Voor veel van hen geldt: wie weinig verdient, is nog niet werkeloos. Toerisme en Leisure verloren ook veel terrein: substantieel minder bezoekers voor musea, theaters, rondvaartboten, hotels en attracties. In het vastgoed stond de handel bijna stil.

Winnaars zijn er vooral in sectoren, waar vooral overheden actief zijn. Waar mensen stilletjes, jaar na jaar, werken aan de verbetering van zulke structurele zaken als vestigingsklimaat, arbeidsmarkt en de kwaliteit van leven en werken in Amsterdam.

Arbeidsmarkt is dus een winnaar: van 117 naar 121, vier punten omhoog. De werkeloosheid in de binnenstad blijft laag, het aantal arbeidsplaatsen blijft hoog. We moeten blijven investeren in onderwijs en opleidingen. En het is goed dat er ook inhoudelijk doelen worden gesteld aan het onderwijs. Het helpt echt, om goed te kunnen hoofdrekenen of een presentatie te kunnen geven.

Bereikbaarheid is ook een winnaar: van 105 naar 108, drie punten omhoog. Traditiegetrouw is bereikbaarheid een onderwerp waarvan iedereen denkt dat het daar niet goed mee kan gaan. Het tegendeel is waar. Ook in 2009 kwamen er meer reizigers naar Amsterdam, werden er meer kilometers afgelegd in de stad en nog steeds kan iedereen vanaf de A10 binnen 23 minuten op de Dam staan. Met de auto, met de fiets én met het openbaar vervoer.

De vraag is: waar moet je dan parkeren? Voor de fiets is er in het centrum te weinig parkeerruimte, voor de auto is het er te duur. Terwijl er in principe genoeg parkeerruimte is. De parkeerdruk op straat is géén honderd procent en ook de parkeergarages staan niet dag en nacht vol. De beschikbare ruimte lijkt niet optimaal gebruikt. In deze editie van de Amsterdam City Index staat een extra hoofdstuk over bereikbaarheid. Dat is geschreven dankzij de bereidheid van bedrijfsleven én gemeente om samen elkaars cijfers te vergelijken. Een volgende stap moet zijn dat samen gezocht wordt naar betere oplossingen voor de bestaande problemen. We zijn in dit land gewend om samen te werken als het over water gaat, waarom dan niet als het over parkeren gaat? Oftewel, we hebben al eeuwenlang een Waterschap, is het nu geen tijd voor een Parkeerschap?

Een derde winnaar in de Amsterdam City Index 2010 is Kwaliteit van leven en werken. City Quality is gestegen van 102 naar 110. Amsterdam is nog steeds één van de beste en leukste steden op aarde om in te wonen en te werken. Investeringen in het straatbeeld zijn daarom even dankbaar en nuttig als investeringen in onderwijs. De gemeente heeft haar aandelen NUON verkocht voor 600 miljoen, daarvan mag wat Amsterdam City betreft 50 miljoen naar de Rode Loper, 50 miljoen naar het Leidseplein en de rest naar onderwijs.

Amsterdam City wil ook dat er een verkeerscirculatieplan komt, waarin de garantie wordt ingebouwd dat iedereen de komende jaren, of hij nu met de tram komt, met de fiets of met de auto, vanaf iedere afrit van de A10 binnen 23 minuten op de Dam staat.

En de parkeertarieven moeten omlaag. Iedereen heeft last van de recente verhoging, óók de overheid die nodeloos inkomsten mis loopt. Voor de verliezers van nu zou het een steun in de rug zijn wanneer de tarieven worden verlaagd van € 5 naar € 4 per uur.

De Amsterdam City Index heeft vier founding fathers, twee vastgoedbedrijven en twee banken. De Amsterdam City Index 2010 heeft éénmalig extra financiële ondersteuning gekregen van twee parkeergaragebedrijven. Het betreft steeds twee bedrijven uit één branche. Dat is opmerkelijk voor bedrijven, die elkaar concurrent zijn. Het onderstreept het belang, dat bedrijven en ondernemers in Amsterdam hechten aan gedeelde kennis. Kennis maakt samen sterk.

Namens Amsterdam City dank ik iedereen die heeft meegeholpen aan het tot stand komen van de Amsterdam City Index 2010 en wens ik ons allen toe dat de index volgend jaar weer hoger staat dan nu.

Voor een economische gezonde stad, ieder jaar beter, is getekend,

*Guus Bakker, voorzitter Amsterdam City*



# Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Inhoudsopgave	3
Founding fathers	4
Inleiding	6
1. De Amsterdam City Index 2010	8
2. Verdienvermogen	17
3. City Quality	28
4. Vestigingsklimaat	39
5. Arbeidsmarkt	50
6. Toerisme & Leisure	60
7. Bereikbaarheid	70
8. Themahoofdstuk 'bereikbaarheid'	77
9. Themahoofdstuk 'de technische expat'	86
Verantwoording	91
Bronnen	93
Colofon	98
Steun voor de Amsterdam City Index	100

“Eén cijfer dat de economische kracht van de Amsterdamse binnenstad aangeeft, daar was behoefte aan.”

ABN AMRO, NV Stadsgoed, Kroonenberg groep en Rabobank, sinds 2008 Founding Fathers van de Amsterdam City Index.

Van links naar rechts: Gijsbert Boer, Ronald Wiggers, Lesley Bamberger en Jappie van der Heide.





## Inleiding, voorgeschiedenis en gebruikswaarde

Voor u ligt de tweede versie van de Amsterdam City Index (ACI).

De Amsterdam City Index drukt de ontwikkeling van de economische kracht van de Amsterdamse binnenstad in een enkel cijfer uit. Het ijkjaar voor de index is 2005. Er bestaat niet een enkel statistisch cijfer dat de economische kracht van een stad of regio weergeeft. Economische kracht is in de Amsterdam City Index opgebouwd uit een serie gewogen en geordende indicatoren, die in zes 'mandjes' zijn onderverdeeld:

1. verdienvermogen
2. city quality
3. vestigingsklimaat
4. arbeidsmarkt
5. toerisme & leisure
6. bereikbaarheid

Deze categorieën geven zes cruciale factoren voor de kracht van de lokale economie weer. De zes categorieën worden op hun beurt weer gevormd uit vijf tot negen indicatoren: van de omzet van het grootwinkelbedrijf in het centrum tot het aantal reizigerskilometers in het openbaar stadsvervoer. De keuze voor de indicatoren komt net als de categorieën voort uit inzichten uit economisch onderzoek en is vorig jaar uitgewerkt in discussies met het bestuur van Amsterdam City, gebruikerspanels en een deskundigenpanel. Door argumenten voor en tegen de zin en onzin van verschillende indicatoren is een afgewogen beeld ontstaan dat de economische kracht van de binnenstad van Amsterdam dekt.

### **Wat zagen we in de ACI 2009?**

De ACI kwam in 2009 uit op 112. Drie categorieën – Verdienvermogen, Arbeidsmarkt en Toerisme & leisure – zijn bij uitstek conjunctureel. De hoogconjunctuur van 2006 tot 2008 maakte deze drie dan ook tot de grote stijgers in de ACI 2009. De drie andere categorieën geven de structurele ontwikkeling van de economie aan: City quality, Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid. Die stegen dan ook minder spectaculair, maar wel gestaag.

### **Wat zien we in de ACI 2010?**

De economische recessie is zeker terug te vinden in de ACI, maar er is geen sprake van een duikvlucht, zoals dat in sommige onderdelen van de economie – beurskoersen, consumentenvertrouwen, productie in sommige bedrijfstakken – in de afgelopen anderhalf jaar te zien was.



De ACI is immers samengesteld uit conjuncturele en structurele indicatoren. De balans tussen die twee zorgt voor een trendmatige analyse voor de langere termijn. De ACI drukt niet de 'waan van de dag' uit en haalt daarmee de emotie uit het economisch debat van alledag. Er is natuurlijk het nodige aan de hand – en dat laat de ACI 2010 ook zien – maar Amsterdam heeft nog steeds een krachtige binnenstad. Daar valt de bodem na een jaar recessie niet onder weg.

Bovendien zit er een vertraging in een aantal effecten van een economische recessie. Om te beginnen verloopt een wereldwijde recessie ongelijkmatig over bedrijfstakken. Terwijl de banken alweer winsten boeken, zitten veel ondernemers nog met liquiditeitsproblemen. Verder ijlt een recessie relatief lang na in de werkloosheid en in de consumentenbestedingen. Terwijl de beurzen weer aantrekken, loopt de werkloosheid nog op. In deze versie van de ACI scoort de categorie arbeidsmarkt daardoor nog goed, volgend jaar zal dat naar verwachting minder zijn.

En tenslotte zit er ook een vertraging in het beschikbaar komen van cijfers die de ACI gebruikt. De ACI is gebonden aan cijfers die ieder jaar weer op dezelfde manier gemeten zijn en die soms pas in de loop van het volgende jaar beschikbaar komen. De ACI 2010 maakt daarom soms ook gebruik van cijfers over 2008. Dat is voor de trends niet erg, maar het laat breuklijnen – zoals in een recessie – minder scherp zien.

Maar uiteindelijk is de ACI ontworpen om trends in beeld te brengen, niet om de economie van week tot week te volgen, daar zijn kranten en televisie voor.

### **Themahoofdstukken: bereikbaarheid en expats**

Dit jaar worden de zes categorieën van de ACI aangevuld met twee themahoofdstukken: *bereikbaarheid* en Amsterdam als biotoop voor de *technology expat*. Voor bereikbaarheid hebben we gebruik kunnen maken van cijfermateriaal van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam, waarvoor veel dank.

### **Gebruikswaarde van de Amsterdam City Index**

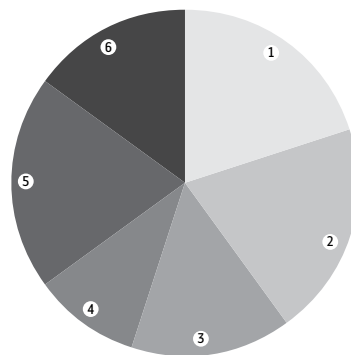
De ACI blijkt een platform voor discussie te bieden. Of u het nou met de samenstelling van de cijfers of de gekozen methode eens bent of niet, de ACI – zo hebben we afgelopen jaar en in de voorbereiding van deze versie gemerkt – biedt een goede basis om in discussie te gaan over het versterken van de economie van de binnenstad van Amsterdam. En dat is het belangrijkste doel van de ACI.

# 1. De Amsterdam City Index 2010

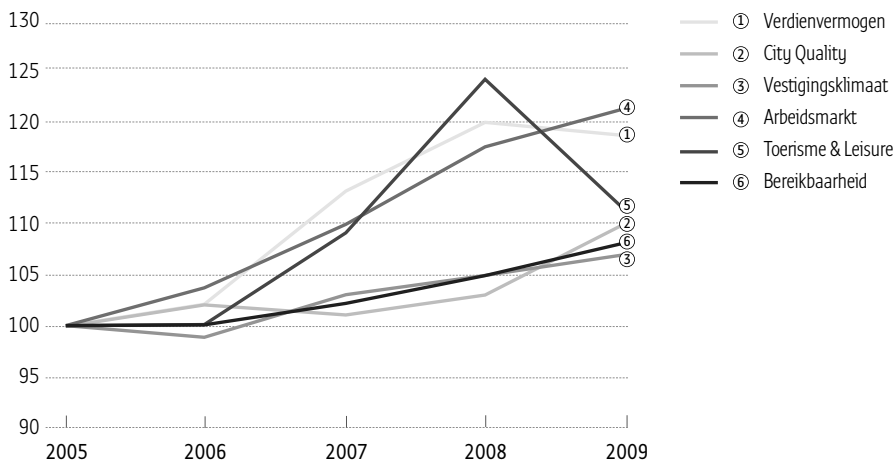
2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>101</b>	<b>106</b>	<b>112</b>	<b>112</b>

*Gewichten van de categorieën in de Amsterdam City Index*

①	Verdienvermogen	20%
②	City Quality	20%
③	Vestigingsklimaat	15%
④	Arbeidsmarkt	10%
⑤	Toerisme & Leisure	20%
⑥	Bereikbaarheid	15%



*Ontwikkeling van de categorieën in de Amsterdam City Index*



De Amsterdam City Index komt voor 2010 uit op 112. Dat is een stabilisatie. De recessie zorgt daarmee voor een belangrijke trendbreuk. Vanaf 2005 waren eigenlijk alle categorieën van de ACI aan een stevige opmars bezig. De één wat onstuimiger – zoals Toerisme – de ander wat gestager – zoals *City Quality* – maar alles ging omhoog. Dat is nu gekeerd. Toerisme en Verdienvermogen – de twee meest conjunctuurgevoelige categorieën – voelen de gevolgen van de recessie. Arbeidsmarkt zet de stijgende lijn wel voort. Dat heeft te maken met enerzijds de wat trage reactie van de arbeidsmarkt op de crisis – personeel ontslaan is het laatste redmiddel voor veel bedrijven, waardoor de werkloosheid altijd pas relatief laat in een recessie oploopt – maar anderzijds ook met de vele vacatures die er voor de recessie waren. En nog steeds is het in een aantal sectoren moeilijk om aan goed geschoold personeel te komen.

*City Quality*, Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid laten een ander verhaal zien. Dit zijn de categorieën die meer de structurele kant van de economie laten zien en waar grote schommelingen sowieso niet te verwachten zijn. De geleidelijke groei die hier al sinds de start van de ACI in 2005 te zien is, zet zich door. Dat is goed nieuws voor de concurrentiekracht van de binnenstad.

### **Concurrentie in internationaal perspectief**

De opmars van Amsterdam op internationale lijstjes is ook een trend die dit jaar is gekeerd (*figuur 1*). Ook hier geen schokkende terugval, maar wel een opvallende stagnatie, of zelfs lichte teruggang. In sommige gevallen wordt Amsterdam ingehaald door snellere groeiers, maar in sommige gevallen kan Amsterdam de hand in eigen boezem steken. De European Cities Monitor zien we terug in de categorie Vestigingsklimaat en de Mercer Quality of Living bij *City Quality*.

*Figuur 1 Amsterdam in enkele internationale ranglijsten*

Ranking	Positie Amsterdam 2009	Positie Amsterdam 2008
European Cities Monitor	8	6
Mercer's Quality of Living	13	13
Monocle	21	18

Het is goed om te bedenken dat deze lijstjes niet worden vormgegeven volgens harde meetbare informatie, maar in meer of mindere mate subjectief zijn. De ECM gebruikt enquêtes onder managers, Mercer stelt een samengestelde index op zoals de ACI en Monocle brengt een lijst uit op basis van een beoordeling van de redactie zelf. Toch zijn ze belangrijk voor Amsterdam: ze geven per slot van rekening de internationale perceptie van Amsterdam weer. Wanneer de buitenlandse perceptie afwijkt van de feitelijke situatie in Amsterdam, ligt daar dus ook een opgave voor de stad om zich beter te presenteren.

### Concurrentie in Nederland

De Atlas voor Gemeenten vergelijkt jaarlijks de vijftig grootste gemeenten van Nederland. *Figuur 2* geeft de positie van

#### The Monocle Global Quality of Life Survey

Net als vorig jaar nemen we de positie van Amsterdam op de lijst van meest leefbare wereldsteden van Monocle onder de loep. Monocle is een internationaal tijdschrift over 'global affairs, business, culture & design' dat goed wordt gelezen onder de zo gewilde groep internationale kenniswerkers. Het besteed veel aandacht aan media, innovatie, publieke ruimte en ecologie als belangrijke aspecten van city life. 'Klassieke' aspecten als musea, theaters en ander cultureel leven krijgt veel minder aandacht. Maar net als bij Mercer bestaat de top voor een groot deel uit middelgrote, West-Europese steden. Bij Monocle is er echter ook een plek voor Aziatische steden in de top 20. Negen steden staan zowel bij Mercer als bij Monocle in de top 20. Amsterdam en Genève vallen net buiten de top 20 van Monocle, maar zagen we al wel terug bij Mercer.

In 2008 veroverde Amsterdam als nieuwkomer nog de 18e plaats, maar dit jaar zakt de stad drie plaatsen op de lijst. Dit ligt niet aan innovatieve projecten: Amsterdam gooit internationaal hoge ogen met de energieopwekking uit huishoudelijk afval en de iconische waarde van de nieuwe architectuur aan het IJ. Het is met name de gebrekkige bereikbaarheid (in ieder geval in de internationale perceptie) die Amsterdam terugzet op de 21ste plek – het gebrek aan (ondergrondse) parkeerplaatsen, het gebrek aan voldoende veilige fietsenstallingen en de vertraging met de Noord-Zuidlijn zijn de boosdoeners in de ogen van Monocle.

De top 25 van Monocle:

1. Zürich	6. Stockholm	11. Honolulu	16. Fukuoka	<b>21. Amsterdam</b>
2. Kopenhagen	7. Wenen	12. Madrid	17. Oslo	22. Kyoto
3. Tokyo	8. Parijs	13. Sydney	18. Singapore	23. Hamburg
4. München	9. Melbourne	14. Vancouver	19. Montreal	24. Genève
5. Helsinki	10. Berlijn	15. Barcelona	20. Auckland	25. Lissabon

Amsterdam en – ter vergelijking – Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Telkens geldt: hoe dichter de positie bij 1, hoe gunstiger.

**Figuur 2** Positie van Amsterdam onder de 50 grootste Nederlandse gemeenten

	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Utrecht
Vergrijzing	4	9	12	1
Hoog opgeleiden	4	24	17	1
Startende ondernemers	2	5	1	3
Aantal banen per inwoner	3	21	10	1
Langdurig werkloosheid	42	50	33	19
Jeugdwerkloosheid	45	34	35	9
Bijstand	49	50	45	13

Bron: Atlas voor Gemeenten 2009

Als we ergens in Nederland een concurrent van Amsterdam moeten aanwijzen dan is het Utrecht. De kansen van Amsterdam heeft Utrecht allemaal ook, vaak nog wat beter, maar Utrecht heeft minder last van de bedreigingen. Langdurig werkloosheid, jeugdwerkloosheid en het aantal mensen in de bijstand zijn er veel lager dan in Amsterdam. Amsterdam presteert op internationaal niveau goed als het gaat om economie, staat nationaal aan de economische top, maar vooral op sociaal-economisch gebied valt er nog wel een wereld te winnen.

### **Verwachtingen voor volgend jaar**

Al met al zorgt de recessie niet voor een duikvlucht van de Amsterdam City Index van dit jaar. Dat was ook niet te verwachten, want de ACI is geen conjunctuurmeter. De ACI wil de trends op de wat langere termijn laten zien en is niet ingericht op het signaleren van grote, maar kortstondige schokken. Het gaat om de signaalfunctie op de langere termijn. En wat dat betreft staat Amsterdam er nu nog goed voor. De binnenstad is als gevolg van een jaar recessie natuurlijk niet ingestort. Maar er zijn wel veel vragen voor volgend jaar. Gaat de werkloosheid oplopen? Moet de overheid na de investeringen om de conjunctuurneergang te dempen straks gaan bezuinigen en wat voor gevolgen heeft dat voor het vestigingsklimaat in de stad? Herstelt het toerisme zich, of

gaan er hotels door de kritische grens zakken? Veert de detailhandel op, of blijkt ook 2010 een moeilijk jaar? Loopt de criminaliteit weer op? Leidt de crisis tot een opleving van het ondernemerschap, waar we na de crisis nog veel plezier van gaan beleven? Hoe dan ook, de ACI laat zien dat Amsterdam en haar ondernemers de veerkracht hebben om een recessie het hoofd te bieden. En met die wetenschap zien we de Amsterdam City Index van volgend jaar met veel vertrouwen tegemoet.



“Kleine winkels, als die de omzet niet halen, dan klagen ze niet, dan sluiten ze.”

Jappie van de Heide, Rabobank



“Je kunt je geld  
maar één keer  
uitgeven en dan  
liever in Amsterdam  
dan elders.”

Willem Koster, Maison de Bonneterie





“Er wordt nog steeds geïnvesteed, er vestigen zich nog steeds nieuwe bedrijven in de stad en ook de openbare ruimte wordt ieder jaar beter.”

Gijsbert Boer, ABN AMRO



“Centrum Amsterdam  
als shopping  
destination, dat  
is ons streven.”

Adri-Jo Dieelissen, Bijenkorf

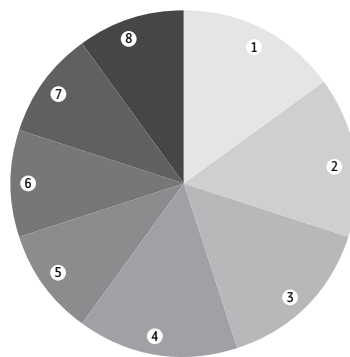
## 2. Verdienvermogen

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>102</b>	<b>113</b>	<b>120</b>	<b>118</b>

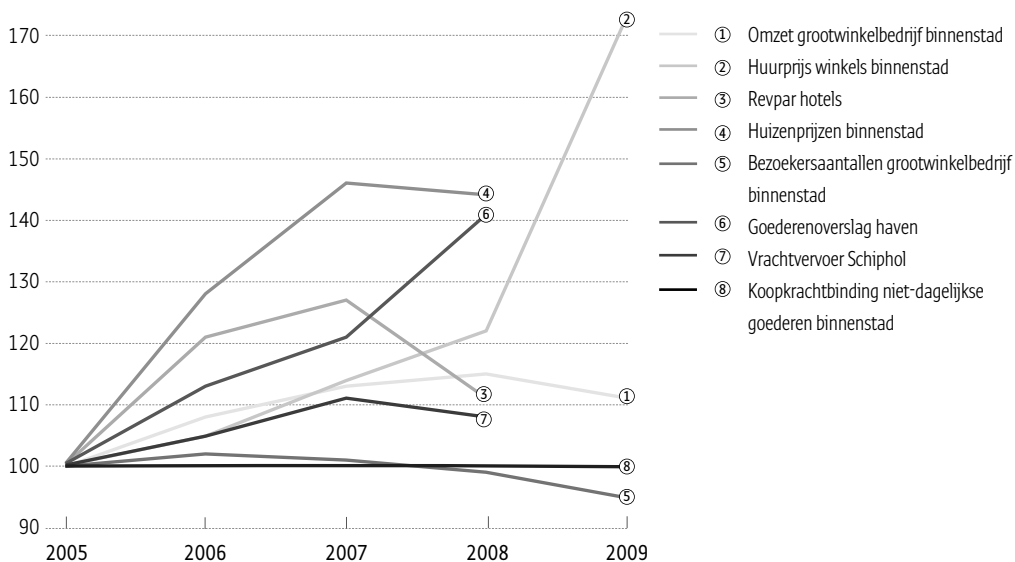
**20%** Verdienvermogen weegt voor twintig procent mee in de Amsterdam City Index

### Gewichten van de indicatoren in de categorie verdienvermogen

① Omzet grootwinkelbedrijf binnenstad	15%
② Huurprijs winkels binnenstad	15%
③ Revpar hotels	15%
④ Huizenprijzen binnenstad	15%
⑤ Bezoekersaantallen grootwinkelbedrijf binnenstad	10%
⑥ Goederenoverslag haven	10%
⑦ Vrachtovervoer Schiphol	10%
⑧ Koopkrachtbinding niet-dagelijkse goederen binnenstad	10%



### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie verdienvermogen



De categorie Verdienvermogen is de meest directe in de Amsterdam City Index als het gaat om omzetontwikkeling. Het is wel een benadering van 'het harde geld', want er zijn geen betrouwbare, op regelmatige basis beschikbare statistieken over het bruto nationaal product of de toegevoegde waarde van delen van steden. Maar dat geeft de ACI tegelijk de mogelijkheid een breder beeld te laten zien, onder meer omdat we gebruik kunnen maken van unieke gegevens van zes grootwinkelbedrijven uit de binnenstad van Amsterdam.

Het verdienvermogen van Amsterdam is uiteraard aangetast door de recessie. Hoewel herstel eind 2009 al weer te zien is, weten we ook dat de effecten van de recessie nog wel even zullen aanhouden in bijvoorbeeld de detailhandel, het vastgoed en wellicht ook het toerisme. De recessie zal in deze categorie Verdienvermogen dan ook nog doorwerken in de index van volgend jaar.

### **Waar verdient Amsterdam zijn geld mee?**

Cijfers over de toegevoegde waarde zijn er wel voor de regio Amsterdam. Waar verdient Amsterdam zijn geld mee?

In *figuur 1* staat de werkgelegenheid per sector afgezet tegen de toegevoegde waarde: het verdienvermogen van die sector voor de economie in euro's.

De tabel laat zien wat echte verdiensectoren zijn. De industrie is in Nederland bijvoorbeeld goed voor dertien procent van het aantal arbeidsplaatsen, maar levert zestien procent van het verdiende geld (de toegevoegde waarde). Er wordt dus relatief veel verdiend – oftewel: waarde gecreëerd – per arbeidsplaats.

Andersom: in de horeca – waar volgens de hier gebruikte CBS-definitie praktisch de gehele toeristische sector onder valt – is drie procent van het aantal banen in Nederland te vinden. Maar die drie procent verdient maar 1,8 procent van de economie. In Amsterdam ligt die verhouding op 4,5 en 3,1 procent. Daarmee is niet gezegd dat toerisme niet belangrijk is – het gaat in economie immers ook om bijvoorbeeld werkgelegenheid en voorzieningen – alleen dat het niet veel toegevoegde waarde creëert. Of in rond Nederlands: van toerisme wordt je als stad of land niet rijk.

**Figuur 1** Percentages toegevoegde waarde en arbeidsvolume van de regio Amsterdam en Nederland

Sector	Amsterdam		Nederland	
	Toegevoegde waarde	Arbeidsvolume	Toegevoegde waarde	Arbeidsvolume
Zakelijke diensten	26,9 %	26,9 %	22,1 %	18,0 %
Financiële sector	18,9 %	11,5 %	5,8 %	3,8 %
Groot- & detailhandel	12,3 %	12,0 %	13,1 %	16,1 %
Industrie & Energie	8,2 %	5,9 %	16,0 %	13,0 %
Zorg	7,7 %	11,6 %	8,7 %	12,6 %
Transport & Logistiek	6,3 %	6,3 %	7,0 %	6,1 %
Overheid	5,7 %	6,6 %	6,9 %	6,7 %
Onderwijs	4,3 %	5,1 %	4,3 %	5,0 %
Horeca	3,1 %	4,5 %	1,8 %	3,0 %
Bouw	2,2 %	2,8 %	5,5 %	6,9 %
Landbouw & Visserij	0,1 %	0,1 %	2,1 %	3,1 %
Delfstoffenwinning	0,1 %	0,1 %	3,1 %	0,1 %
Totaal (absolute aantallen)	35.870 mln €	441.700	504.557 mln €	6.731.600

Bron: CBS Statline. Het gaat om de statistische 'Corop-plusregio' Amsterdam (Coördinatie Commissie Regionaal Onderzoeksprogramma). Werkgelegenheid is afgemeten aan het totale arbeidsvolume in fte's.

Amsterdam is nog steeds voornamelijk een handelsstad – zo laat de tabel zien – maar de handel is verschoven van goederen naar diensten. De klassieke groot- en detailhandel zijn in Amsterdam relatief kleiner dan landelijk – net als de bouw en industrie – en de zakelijke diensten en de financiële sector zijn groter. Afgemeten aan de werkgelegenheid is Amsterdam met 6,6 procent van het aantal banen bij de overheid, het onderwijs en de zorg een gemiddelde Nederlandse stad.

### Het grootwinkelbedrijf

Twee belangrijke indicatoren zijn uniek voor de Amsterdam City Index: de omzet van vijf en de bezoekersaantallen van zes grootwinkelbedrijven in de binnenstad. De omzet van die vijf had zich de afgelopen jaren fors ontwikkeld, maar ook het grootwinkelbedrijf heeft in 2009 duidelijk last gehad van de recessie.

Voor de gehele detailhandel was 2009 natuurlijk een moeilijk jaar. Met name het middensegment en de merken die zijn opgekomen of uitgebreid in de hoogconjunctuur van de jaren 2006-2008 lijken het moeilijk te hebben. Het goedkope en

## Internetverkoop

Internetverkoop zal op langere termijn veel gevolgen hebben voor de detailhandel en de ACI. Hoewel nu nog een relatief klein aankoopkanaal, nemen de omzetcijfers van internetwinkels wel fors toe. Veel fysieke winkels en winkelketens omarmen dan ook de webwinkel als extra verkoopkanaal. Dat biedt veel extra mogelijkheden voor zowel klant als winkel. Wel kan de omzet die ketens via het web maken ten koste gaan van de omzet van lokale filialen. Maar ook dat kan een positieve kant hebben omdat er bespaard kan worden op arbeid. En in de krappe arbeidsmarkt die naar verwachting in 2012 weer gaat ontstaan is dat wellicht welkom.

Dat wil niet zeggen dat de fysieke winkel een overbodig verkoopkanaal wordt:

de winkel kan nog steeds dienen als showroom, verkooppunt, servicepunt of simpelweg als *leisure* activiteit.

Veel bedrijven hebben dan ook een *multichannel*-strategie die een winkel en een internetstore handig met elkaar verbindt. Eén van de meest succesvolle voorbeelden is IKEA. Op de website is te zien wat er te koop en op voorraad is, maar je moet er vervolgens wel zelf heen om het op te halen en dan natuurlijk ook meer te kopen. Ook H&M wordt vaak genoemd als bedrijf met een succesvolle *multichannel*-strategie.

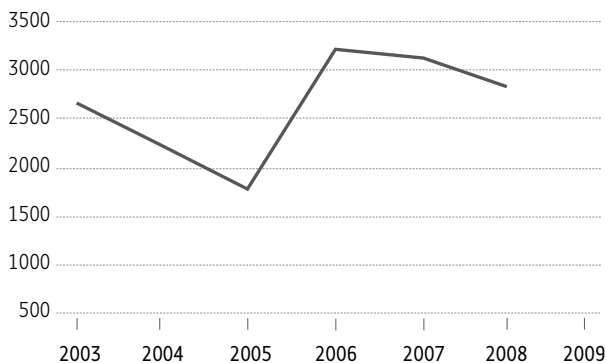
het luxesegment lijken de crisis beter de doorstaan, al zijn er ook hier natuurlijk verschillen.

## Vastgoed

Het indexcijfer voor de huurprijzen van winkels is fors gestegen, maar daar hoort een nuance bij. Door de recessie vinden relatief weinig transacties plaats en daardoor lijkt dit cijfer wat sterker gevormd door toeval. Een veel groter deel van de transacties vond ook nog eens plaats in het topsegment. Op bijvoorbeeld de Leidsestraat en de Negen Straatjes is nog schaarste daar blijven de huren nog hoog. Maar op de b-locaties is stagnatie te zien. Over de langere termijn bekeken zal het indexcijfer van dit jaar waarschijnlijk dan ook verdwijnen in een meer gelijkmatig trend.

De gemiddelde huizenprijs is wat gedaald, maar minimaal – van € 315.000 naar € 312.000. Dat past in het landelijke beeld dat op de huizenmarkt niet zozeer de prijzen als wel de transacties onder druk staan. De prijzen zijn niet ingestort, maar er wordt wel weinig verkocht. Potentiële huizenkopers en -verkopers lijken de crisis liever uit te zitten. Dat geldt ook wel voor de binnenstad van Amsterdam, waar de terugloop in verkoop al in 2007 inzette (*figuur 2*). Maar het blijft een gewilde plek om te wonen. Ook al zijn de prijzen de afgelopen jaren hard gestegen, een even harde daling de komende tijd lijkt onwaarschijnlijk.

*Figuur 2 Aantal verkochte percelen centrum (exclusief nieuwbouwwoningen), 2003 - 2008*

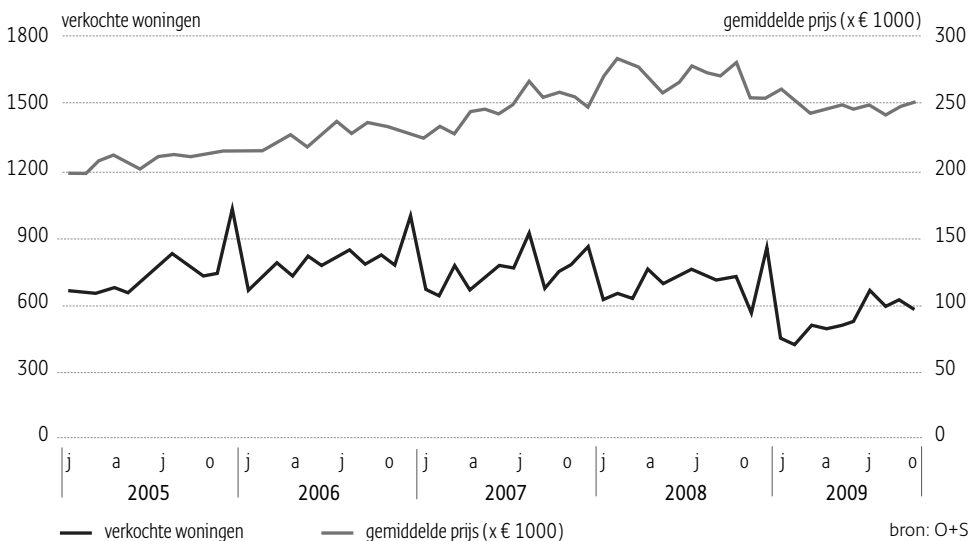


Bron: Amsterdam in Cijfers 2009

## Huizenmarkt Amsterdam

Valt het in de binnenstad nog mee, in de rest van Amsterdam zijn de signalen ongunstiger, volgens O+S: "Het aantal verkochte bestaande woningen bereikte met 409 verkochte woningen in februari 2009 een voorlopig dieptepunt. De gemiddelde verkoopprijs van de bestaande woningen is eveneens gedaald en ligt nu [oktober 2009] 8,5 procent lager dan een jaar geleden."

Figuur 3 Aantal verkochte bestaande woningen in Amsterdam en de gemiddelde koopprijs, januari 2005-oktober 2009



### Opbrengst per hotelkamer

De *revenue per available room (revpar)* is de grootste daler binnen de categorie Verdienvermogen. Na de stormachtige ontwikkeling van de afgelopen jaren krijgt de hotellerie dit jaar zware klappen door de recessie en de dure euro.

Cijfers die laten zien dat de hotelcijfers sinds de zomer 2009 weer wat opveren worden door de hotels zelf bestreden: de dagcijfers zijn eind 2009 nog steeds slecht, al was de achteruitgang in het zomerseizoen minder dan in de rest van het jaar. Er wordt gestunt met prijzen om de kamers te vullen. Dat heeft, voornamelijk voor het hogere segment, gevolgen voor de opbrengst per kamer. De verwachting zijn nog ongunstig en er wordt gevreesd voor de nodige ontslagen en misschien zelfs sluiting van hotels.

## Schiphol en de haven

Hoewel we zagen dat het zwaartepunt van 'Amsterdam handelsstad' zich heeft verplaatst van goederen naar diensten, verdienen Schiphol en de haven nog steeds veel geld voor de stad. Die twee met elkaar verbonden logistieke complexen geven de van oudsher belangrijke positie van Amsterdam als handelsstad van goederen nog reliëf en zorgen voor een belangrijke vestigingsvoorwaarde: bereikbaarheid en gespecialiseerde dienstverlening. En dat is ook van belang voor de economische kracht van de binnenstad.

De haven had aanvankelijk weinig last van de economische crisis, maar dat is inmiddels veranderd. Nu de bulkcarriers zelf in zwaar weer zitten kiezen ze voor minder, maar grotere schepen. Met Rotterdam en Antwerpen in de buurt wordt Amsterdam dan overgeslagen, niet in de laatste plaats aangezien de breedte van de Noordersluis onvoldoende is voor de huidige container en bulkvaart. Maar een nieuwe, grote zeesluis lijkt in aantocht. Een grotere sluis zou meer capaciteit betekenen, maar ook minder wachttijden, minder afhankelijkheid van weer en getijden en uiteindelijk misschien een kans voor de Amsterdamse haven om de groei van de afgelopen jaren voort te zetten. De nieuwe sluis zou in 2016 klaar moeten zijn.

In het indexcijfer zien we de huidige daling in ieder geval nog niet terug, de haven heeft in 2008 en ook de eerste kwartalen van 2009 nog goede zaken gedaan (*figuur 4*). Daarmee volgt Amsterdam de trend van de andere Europese havens.

Schiphol is in goederenvracht de derde luchthaven van Europa, na Frankfurt en Charles de Gaulle, maar voor Heathrow (*figuur 5*). Het vrachtvervoer via Schiphol is wat teruggenomen, zoals op vrijwel alle luchthavens. Alleen Heathrow groeit tegen de trend in. In de top 30 van de Airports Council International lijst staat Schiphol op de 14e plek, achter Los Angeles LAX. De hoogste Europese notering is voor Charles de Gaulle op de 6e plaats, Memphis voert de lijst aan met in 2008 bijna 3,7 miljoen ton aan vrachtvervoer. We komen op Schiphol en de recessie terug in de categorie Bereikbaarheid.



Figuur 4 Havenoverslag Amsterdam per kwartaal (I t/m IV)

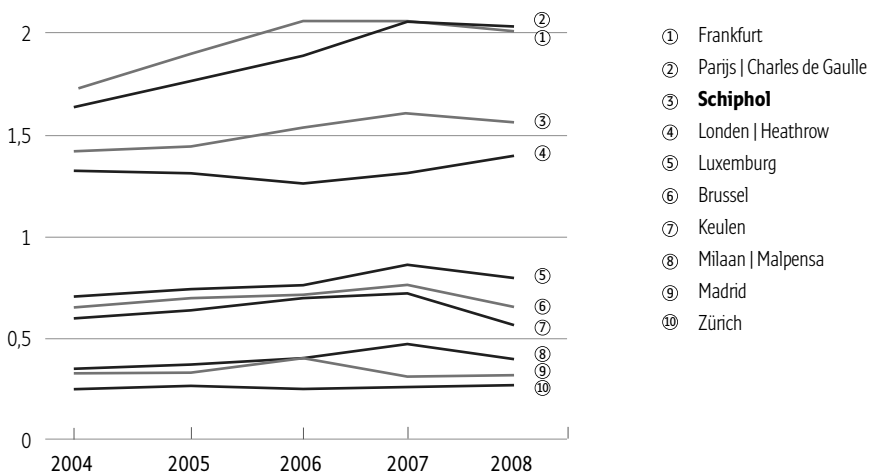
Bron: Amsterdam in Cijfers 2009



\*) Voorlopige cijfers

Figuur 5 Goederenomslag in de grote West-Europese luchthavens in miljoenen tonnen

Bron: Amsterdam in Cijfers 2009





“Ik ga het nog  
meemaken dat  
we in Amsterdam  
24 uur open zijn!”

Frans Esselaar, Grootwinkelbedrijven Amsterdam Centrum



“Een Europeaan  
zit gemiddeld 10 uur  
per maand aan  
het internet, een  
Nederlander 10 uur  
per week.”

Jan Philippen, Holland Casino



“Alles wordt  
internet, behalve  
gezelligheid.”

Maurice Herms, Heineken Nederland



“Meer diversiteit,  
minder criminaliteit  
en betere oplossin-  
gen voor het regio-  
verkeer, dat houdt  
Amsterdam concu-  
rerend.”

Sander Kok, Antiquariaat A. Kok & Zn. BV

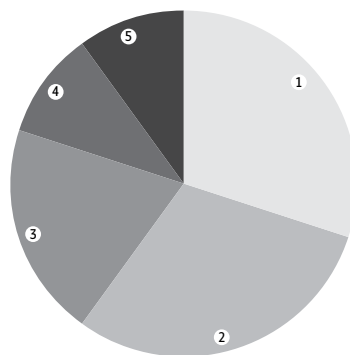
### 3. City Quality

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>102</b>	<b>110</b>

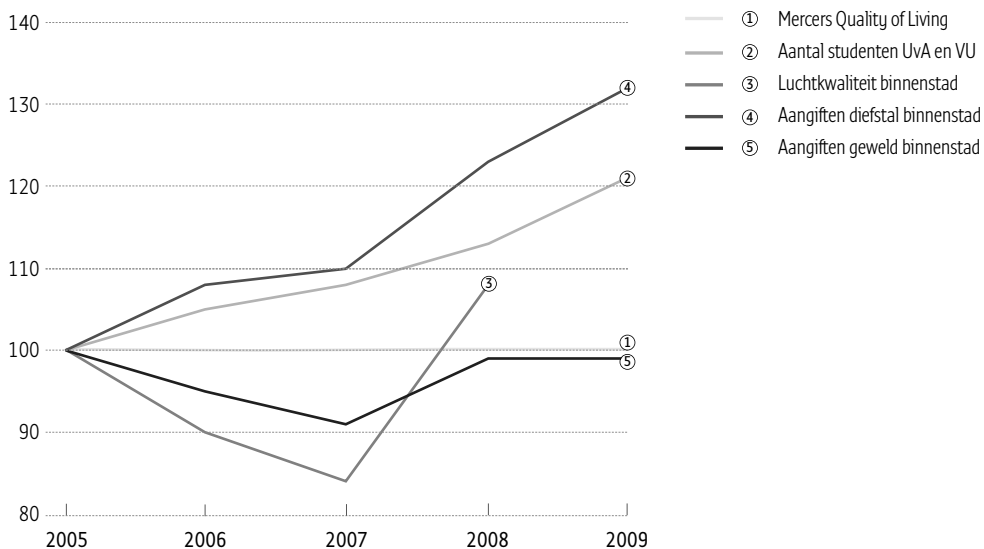
**20%** City quality weegt voor twintig procent mee in de Amsterdam City Index

*Gewichten van de indicatoren in de categorie city quality*

①	Mercers Quality of Living	30%
②	Aantal studenten UvA en VU	30%
③	Luchtqualiteit binnenstad	20%
④	Aangiften diefstal binnenstad	10%
⑤	Aangiften geweld binnenstad	10%



*Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie city quality*



Economische kracht is heel lang gelijkgesteld aan een goede infrastructuur, voldoende bedrijfsterreinen en beschikbare kantoorruimte. De laatste jaren groeide het besef dat dit niet voldoende is. De kracht van de economie wordt niet alleen door ruimte en bereikbaarheid bepaald, maar ook door een goede arbeidsmarkt, het organiserend vermogen van de regio, de aanwezigheid van goede onderzoeksinstituten, onderwijs en woon- en verblijfskwaliteit. Het gaat – in één woord – om kwaliteit. *City Quality* behandelt de woonaantrekkelijkheid en leefbaarheid. Dat zijn belangrijke economische concurrentievoorwaarden: in een goed georganiseerde stad en een tolerant en internationaal klimaat gedijt economisch en cultureel talent.

*City Quality* komt uit op 110, een verbetering van acht indexpunten die met name te danken is aan de groeiende studentenpopulatie, het afnemende aantal diefstal-aangiften en de verbetering van de luchtkwaliteit in de binnenstad. Als structurele categorie lijkt de *City Quality* logischerwijs weinig last te hebben van de recessie, maar de vraag is of dat op termijn zo blijft. Er komen immers forse overheidsbezuinigingen aan, waarbij er wellicht ook gesneden moet worden in budgetten van overheidsdossiers als politie, infrastructuur, volksgezondheid en onderwijs. De ervaring leert echter ook dat een structurele factor als *City Quality* niet zomaar wegzakt, als het eenmaal stijgt. En voor de grote stijgers binnen deze categorie – studentenaantallen en veiligheid – verwachten we niet direct een terugval als gevolg van mogelijke overheidsbezuinigingen in de komende jaren.

### **Mercers Quality of Life**

De *Quality of Life Survey* van *Mercer Human Resource Consultants* is een gezaghebbend internationaal vergelijkend onderzoek dat ontworpen is om internationale bedrijven van vestigingsinformatie te voorzien. De data worden verzameld met een vragenlijst, die verspreid wordt onder multinationals en lokale experts. Net als de Amsterdam City Index zijn er ongeveer veertig criteria, die zijn onderverdeeld in diverse categorieën: politiek en recht, economie, vrijheid, gezondheid en milieu, onderwijs, publieke diensten en infrastructuur, recreatie en vrije tijd, consumentengoederen, huizenmarkt en klimaat. De ondervraagden geven per criterium een cijfer

(van 0 tot 10) en dit bepaalt uiteindelijk de score van een stad. Amsterdam scoort overal bovengemiddeld – anders is een dertiende plaats ook niet haalbaar – op twee voor iedereen duidelijk herkenbare en vaak besproken criteria na: de verkeerscongestie en het weer.

Vervolgens worden de scores van alle 215 steden in de *Quality of Life Survey* geïndexeerd ten opzichte van New York, dat als indexcijfer dus 100 heeft gekregen. Amsterdam heeft met 105,3 een betere *Quality of Life* dan New York.

In 2008 nam Zürich de eerste plaats in, maar die is in 2009 overgenomen door Wenen (*figuur 1*). Opvallend is het aantal Duitse en Zwitserse steden in de top 10. West-Europese steden zijn sowieso goed vertegenwoordigd in deze ranglijst – dertien van de eerste twintig steden liggen in West-Europa – terwijl we de eerste Japanse en Amerikaanse steden pas rond de dertigste plek tegenkomen. De top 20 telt ook geen echt grote steden – alleen Sydney, Melbourne en Berlijn hebben meer dan twee miljoen inwoners. Middelgroot, West-Europees en een progressief (cultureel) klimaat, dat kenmerkt de steden bovenin de lijst. Dat is een rijtje kenmerken dat goed bij Amsterdam past. Amsterdam staat dan ook hoog, op de 13e positie – net als in 2008 – tussen Wellington en Brussel.

*Figuur 1 De top 20 van Mercer in 2009*

1. Wenen	6. Düsseldorf	11. Kopenhagen	16. Ottawa
2. Zürich	7. München	12. Wellington	16. Berlijn
3. Genève	7. Frankfurt	<b>13. Amsterdam</b>	18. Melbourne
4. Vancouver	9. Bern	14. Brussel	19. Luxemburg
4. Auckland	10. Sydney	15. Toronto	20. Stockholm

Mercer maakt ook een aparte ranking voor de *Quality of City Infrastructure*, waarin alleen de infrastructurele criteria zijn opgenomen. Amsterdam scoort op dit onderdeel iets lager dan haar overall score en komt uit op plaats 26 (van de 215 steden), vlak achter Brussel en Stockholm. Deze ranglijst op infrastructuur wordt gedomineerd door Aziatische en Duitse steden, zoals Singapore, Yokohama, München en Dusseldorf. Al met al is Mercer positief over de infrastructuur van Amsterdam, al vormt de congestie van het autoverkeer – waarop de



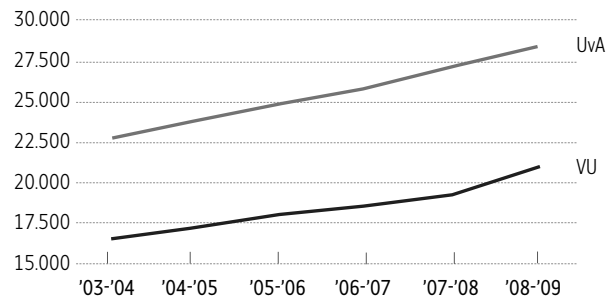
stad een rapportcijfer 5 scoort – de achilleshiel. Dat heeft weer als positieve keerzijde dat veel mensen kiezen voor alternatieven, die ook adequaat en beschikbaar zijn: “The Amsterdam authorities provide very good public transport facilities, with buses, trams and city trains of good quality. There is also a limited subway system between the city and south-eastern suburbs. Road traffic is often congested and many people prefer to walk, cycle or use public transport.”

### Aantal studenten

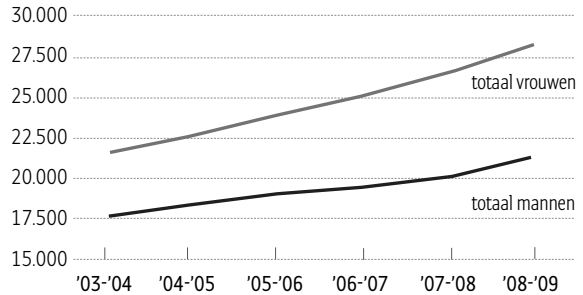
Een omvangrijke en levendige academische wereld zorgt voor een sterk internationaal netwerk door uitwisselingen, samenwerkingsverbanden en buitenlandse studenten en onderzoekers. Daarnaast heeft de academische gemeenschap een broedplaatsfunctie op allerlei terreinen: van sociale en culturele tot economische en technologische innovaties. Biotechnologen, nanotechnologen, ict'ers, medici en financieel specialisten, maar ook stedenbouwkundigen, taalwetenschappers en historici staan vaak aan het begin van de waardeketens en mobiliseren onderzoeksgeld, investeringsgeld, start-ups en congressen.

De studentenpopulatie aan de Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit is de laatste jaren flink gegroeid (figuur 2). De twee universiteiten zijn in 2009 samen goed voor bijna 50.000 studenten, ongeveer 8.500 meer dan in ons ijkjaar 2005. De stijging is redelijk evenwichtig gespreid over de twee universiteiten en over mannen en vrouwen. De vrouwelijke studenten zijn inmiddels wel flink in de meerderheid: er zijn inmiddels zeventien duizend meer vrouwen dan mannen onder de studenten van de UvA en de VU (figuur 3).

Figuur 2 Ontwikkeling studentenaantallen aan UvA en VU



**Figuur 3** Ontwikkeling mannen en vrouwen onder studenten UvA en VU



### Luchtkwaliteit

In de Amsterdam City Index meten we de luchtkwaliteit af aan de voor de gezondheid schadelijke concentratie fijnstof PM10 in microgram per m<sup>3</sup>. De jaarrapportage over luchtkwaliteit van de GGD Amsterdam laat zien dat de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade (het enige meetpunt in de binnenstad) is verbeterd: van 31 microgram naar 25 microgram (figuur 4). De grenswaarde die de Europese Unie hanteert ligt op 40 microgram per m<sup>3</sup>.

**Figuur 4** Luchtkwaliteit Stadhouderskade vergeleken met andere plekken in Amsterdam



Nou zegt een verandering in de luchtkwaliteit van jaar op jaar niet zoveel. Er zitten veel schommelingen in de cijfers vanwege de verschillen in het weerbeeld. Het gaat om de trend. En dan zien we sinds 2005 nauwelijks verandering. Naar aanleiding van het Actieplan Luchtkwaliteit verwacht de GGD dat er vanaf 2011 verbetering optreedt. Belangrijke

## Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

"De lucht in Amsterdam is niet schoon genoeg. De belangrijkste vervuulende stoffen zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Met name fijnstof is schadelijk voor de gezondheid. Ook kan vuile lucht leiden tot vertraging van bouwprojecten.

**Amsterdamse maatregelen: Actieplan Luchtkwaliteit.** Naast de landelijke en Europese maatregelen, zijn er ook lokale maatregelen nodig om de knelpunten in luchtkwaliteit aan te pakken. In 2006 is daarom een Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld, met maatregelen om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren. Het gros van de Amsterdamse maatregelen is gericht op het verkeer – dé grote vervuiler op het gebied van fijnstof en stikstofoxide.

**Knelpuntkilometers.** Momenteel telt Amsterdam 55 knelpuntkilometers: weggedeelten waar de luchtkwaliteit niet aan de normen voldoet. Daarnaast zijn er nog veel plekken waar de luchtkwaliteit maar net aan de normen voldoet.

**Algemene maatregelen en knelpuntmaatregelen.** Het Actieplan Luchtkwaliteit bevat zowel algemene als knelpuntgerichte maatregelen om te voldoen aan de normen voor fijnstof en stikstofoxide. De algemene maatregelen verbeteren de luchtkwaliteit in heel Amsterdam. Algemene maatregelen zijn bijvoorbeeld het stimuleren van autodelen en P+R (Parkeer en Reis), en het instellen van een milieuzone voor het meest vervuulende vrachtverkeer. De knelpuntmaatregelen zijn specifiek gericht op de knelpuntlocaties.

**Effect van de maatregelen.** Als de landelijke, Europese en Amsterdamse maatregelen volgens plan worden uitgevoerd, verwacht Amsterdam in 2010 aan de wettelijke normen voor fijnstof te voldoen, en uiterlijk in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide."

Bron: [www.nieuwamsterdamsklimaat.nl](http://www.nieuwamsterdamsklimaat.nl)

bijdragen aan een betere luchtkwaliteit moeten vooral komen van het door de toename van het elektrisch rijden en van de milieuzones in het verkeer.

## Veiligheid

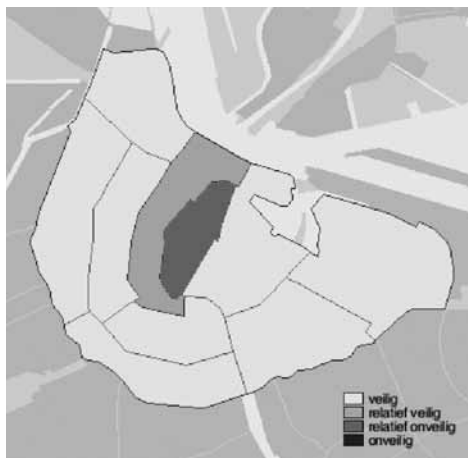
We hanteren twee indicatoren voor de veiligheid in de binnenstad: diefstal en geweldsmisdrijven. Het aantal aangiften van geweld is vrijwel gelijk gebleven – zo rond de 2.200 – maar het aantal diefstalaangiften blijft ook dit jaar weer dalen: ongeveer 13.500 in vergelijking met 18.000 in 2005.

Er bestaat nog steeds een tegenstelling tussen de daadwerkelijke en de ervaren veiligheid in Amsterdam (*figuur 5 en 6*). Maar waar in de rest van het land de ervaren, subjectieve veiligheid altijd lager is dan de werkelijke veiligheid, is het in de binnenstad van Amsterdam precies andersom. De bewoners van het centrum van Amsterdam voelen zich veiliger dan het werkelijk is.

Figuur 5 Objectieve veiligheidsindex



Figuur 6 Subjectieve veiligheidsindex



De objectieve veiligheidsindex is samengesteld uit alle soorten aangiften die de politie ontvangt. We zien dat de onveiligheid zich vooral concentreert binnen de burgwallen met uitlopers naar de Nieuwmarkt en de Grachtengordel Zuid. Het aantal inbraken valt daar relatief mee, maar de overlast-index – waaronder de drugsoverlast op de wallen Oude Zijde en het Nieuwmarkt / Lastagegebied – zorgen voor een slecht gemiddelde. Vandalisme komt het meeste voor op de Grachtengordel Zuid.

Wat verder opvalt is het hoge aantal geweldsaangiften rondom de Weteringschans. Maar hoewel de wallen er duidelijk negatief uitspringen is er toch een verbetering te zien ten opzichte van een paar jaar geleden. Wellicht zien we in de huidige daling ook de inspanningen rondom het Project 1012 terug.



“Visionairen blijven  
investeren.”

Robert Guijt, nu Koninklijk Theater Carré, straks DeLaMar Theater



“Het Damrak  
wordt weer  
een A-locatie,  
let op mijn  
woorden.”

Ronald Wiggers, NV Stadsgoed



“Amsterdam ligt  
dichter bij het  
centrum van Europa  
dan Londen.”

Kees Klesman, Madame Tussauds



“Upgrading begint  
achter de gevel.”

Janny Albers, NV Zeedijk



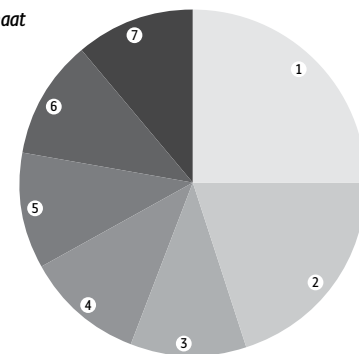
## 4. Vestigingsklimaat

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>107</b>

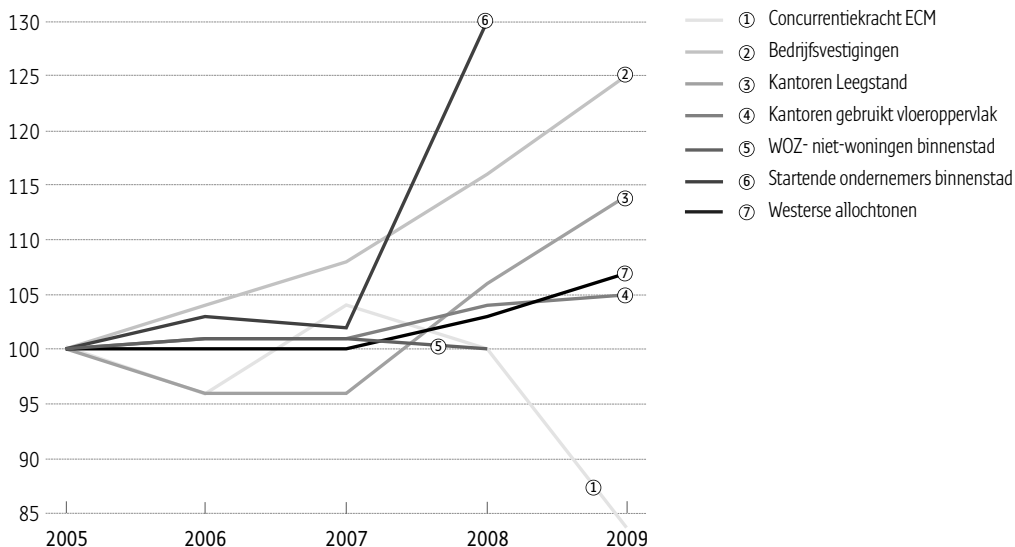
**15%** Vestigingsklimaat weegt voor vijftien procent mee in de Amsterdam City Index

### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie vestigingsklimaat

①	Concurrentiekracht ECM	25%
②	Bedrijfsvestigingen	20%
③	Kantoren Leegstand	11%
④	Kantoren gebruikt vloeroppervlak	11%
⑤	WOZ- niet-woningen binnenstad	11%
⑥	Startende ondernemers binnenstad	11%
⑦	Westerse allochtonen	11%



### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie city quality



In de categorie *City Quality* ging het om het leefklimaat, in de categorie Vestigingsklimaat staat het zakelijk klimaat centraal. De categorie Vestigingsklimaat is minder gevoelig voor de recessie dan meer conjuncturele categorieën als Verdienvermogen en Toerisme en stijgt zelfs nog, van 105 vorig jaar naar 107 nu.

### **Amsterdam zakt in de European Cities Monitor**

De European Cities Monitor (ECM) is een onderzoek van Cushman & Wakefield onder vijfhonderd bedrijven, gericht op het vestigingsklimaat van 34 Europese steden. Er wordt gevraagd naar de perceptie onder managers van die bedrijven. Geen keiharde gegevens dus, maar deze internationale perceptie is net zo belangrijk voor het vestigingsklimaat als hardere indicatoren.

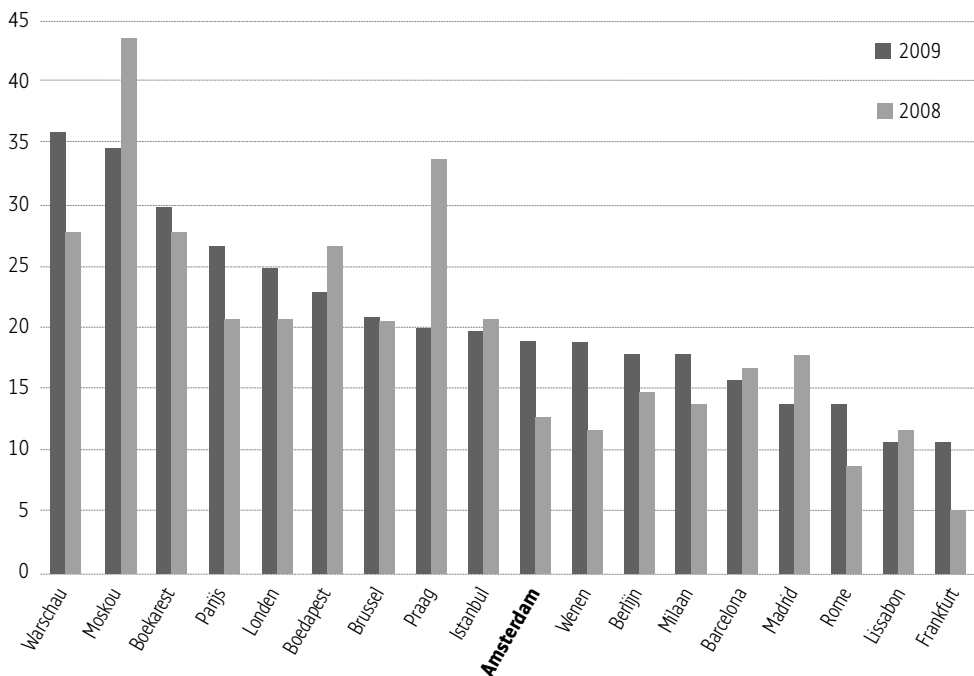
*Figuur 1 Top 20 van de European Cities Monitor*

1. Londen	6. Madrid	11. Genève	16. Manchester
2. Parijs	7. München	12. Hamburg	17. Lissabon
3. Frankfurt	<b>8. Amsterdam</b>	13. Zürich	18. Dublin
4. Barcelona	9. Berlijn	14. Birmingham	19. Lyon
5. Brussel	10. Milaan	15. Düsseldorf	20. Stockholm

*Bron: European Cities Monitor 2009*

Amsterdam zakt dit jaar van de 6e naar de 8ste plaats en staat nu tussen München en Berlijn (*figuur 1*). Londen en Parijs – steden die we bij City Quality niet terugzagen – vormen al jaren de top. Amsterdam staat dus zowel bij City Quality als in de ECM hoog genoteerd, net als bijvoorbeeld Frankfurt, Brussel, München, Genève en Zürich. Dat zijn met andere woorden topsteden in Europa, die op verschillende ranglijsten hoog scoren. Amsterdam kan daar trots op zijn. Het geeft ook aan dat de concurrentie uit onverwachte hoek kan komen, want de Duitse en Zwitserse steden worden niet vaak genoemd als Amsterdam zoekt naar inspirerende voorbeelden om het internationaal vestigingsklimaat te versterken.

Figuur 2 Uitbreidingsplannen van 500 grote bedrijven in de komende vijfjaar volgens de ECM 2009



In de ACI van vorig jaar namen we een lijst op waaruit bleek dat de respondent-managers van ECM vooral naar Oost-Europa keken als het ging om het openen van nieuwe nevenvestigingen. De recessie lijkt die oriëntatie wat te hebben verlegd (figuur 2). We hebben de indruk dat Amsterdam in dit opzicht het juist nu goed doet. In 2008 – een topjaar – kwamen 105 buitenlandse bedrijven naar de Amsterdamse regio en dit jaar komt dat naar verwachting uit op tachtig à negentig, volgens de afdeling economische zaken van de gemeente Amsterdam. Dat is een veel minder sterke daling dan verwacht. Amsterdam lijkt te profiteren van de concentratie die veel bedrijven doormaken. De geografische ligging in Europa is dan gunstig, de vliegverbindingen zijn goed en ook andere aspecten van het vestigingsklimaat zijn – zoals we zagen – in orde. Bovendien is Amsterdam nog steeds een Europese handelsstad, met goede logistiek en internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening, zoals marketeers, accountants, adviseurs en juristen. Die voordelen gelden

overigens niet alleen voor bedrijven die vanuit het buitenland komen. Er is bijvoorbeeld binnen de Nederlandse media-wereld ook een trek naar Amsterdam op gang gekomen.

**Figuur 3 De positie van Amsterdam op de criteria van de European Cities Monitor**

	Positie 2009	Positie 2008	Vershil
Languages spoken	3	2	- 1
External transport links	4	4	=
Qualified staff	5	5	=
The climate governments create	7	12	+ 5
Quality of telecommunications	7	10	+ 3
Internal transport	8	9	+ 1
Easy access to markets	9	5	- 4
Freedom from pollution	11	8	- 3
Quality of life for employees	12	8	- 4
Availability of office space	14	17	+ 3
Value for money of office space	18	12	- 6
Cost of staff	25	18	- 7

Bron: European Cities Monitor 2009

Op de onderdelen binnen de ECM scoort Amsterdam traditioneel goed op de kwaliteit van de arbeidsmarkt, internationale bereikbaarheid en internationale oriëntatie (*figuur 3*). Amsterdam verliest dit jaar concurrentiekracht als het gaat om kosten van personeel en kosten van kantoorruimte. Aan de andere kant: de top drie in personeelskosten bestaat uit Boekarest, Istanbul en Boedapest. Dat zijn heel andere vestigingsbiotopen. Topsteden als Parijs, Londen en Frankfurt staan wat dat betreft zelfs achter Amsterdam.

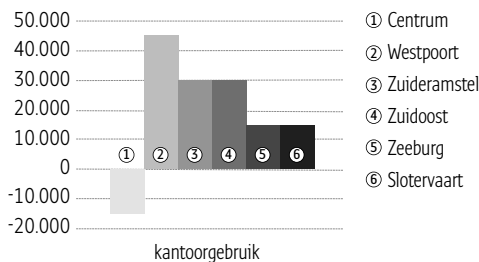
### **Kantorenmarkt**

De kantorenmarkt van de binnenstad is goed af te bakenen, maar de kantorenmarkt van de hele stad geeft een representatiever beeld van de ontwikkelingen. De kantorenleegstand en het totale gebruikte vloeroppervlak voor de hele stad zijn ook in de ACI opgenomen. Ontwikkelen in de binnenstad is immers moeilijk en we nemen aan dat ook de binnenstad van Amsterdam sterk profiteert van een bloeiende kantorenmarkt aan de Zuidas, aan de Noordkant

van het IJ en andere plekken in de stad. De kantorenmarkt is een dynamisch geheel met paradoxale cijfers en gecompliceerde duidingen. Jaarlijks wordt er nieuwbouw opgeleverd, oudbouw gesloopt, kantoorruimte betrokken en verlaten, kantoorruimte omgezet naar andere functies, et cetera. We volgen hier de rekensom van de Kantorenmonitor.

Er werd in 2008, 565 duizend m<sup>2</sup> kantoorruimte betrokken in Amsterdam. Zo kwam Adidas Reebok uit Leusden en Slotervaart naar Zuidoost (Amstel III) en Vodafone uit Maastricht naar Westpoort (Teleport). Ook EMI Music Netherlands is recentelijk van Hilversum naar Amsterdam verhuisd en Apple heeft voor haar Benelux hoofdkantoor het Hirschgebouw aan het Leidseplein uitgezocht. Hoewel het kantoorgebruik in heel Amsterdam groeide, daalde het gebruik in stadsdeel Centrum met 15 duizend m<sup>2</sup> (figuur 4).

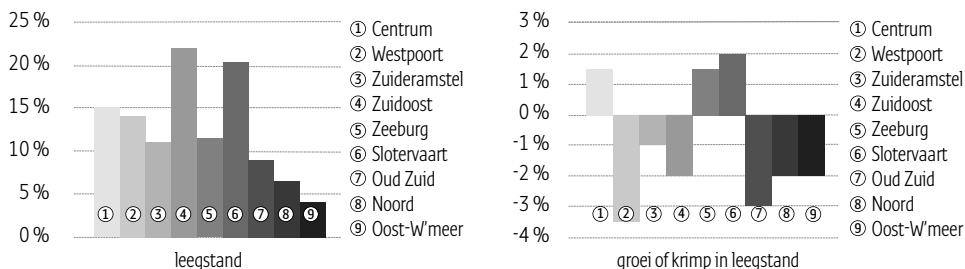
**Figuur 4 Verandering in kantoorgebruik 1 januari 2009 ten opzichte van 1 januari 2008 (in m<sup>2</sup>)**



Volgens de Kantorenmonitor daalde de leegstand in heel Amsterdam dankzij de groei in kantoorgebruik. De daling van de leegstand (inclusief voorverhuurde leegstand) concentreerde zich met name op de stadsdelen Zuidoost, Westpoort en Oud Zuid. In stadsdeel Centrum nam de leegstand juist toe van dertien naar vijftien procent (figuur 5). De leegstand in de binnenstad blijft daarmee relatief hoog. Er lijkt sprake van een behoorlijke mismatch.

De kantorenmarkt heeft te maken met twee actuele bedreigingen: een stagnatie van de nieuwbouw en terugloop in

Figuur 5 Percentage leegstand in negen Amsterdamse stadsdelen per 1 januari 2009 en groei ten opzichte van vorig jaar



kantoorwerkgelegenheid, beide het gevolg van de economische recessie. De vereniging van projectontwikkelaars Neprom en het researchcentrum voor vastgoed PropertyNL wijzen op de halvering van het aantal nieuwe bouwvergunningen en het feit dat er vorig jaar al dertig procent minder oppervlak aan kantoren in aanbouw is genomen. Indien de bouw en oplevering van kwalitatief hoogstaande kantoor- en winkelruimte achterblijft zal de concurrentiepositie van Nederland volgens hen onder druk komen te staan.

De Kantorenmonitor wijst op het afstoten van kantoorruimte dankzij de recessie. Hierdoor zou het kantoorgebruik de komende jaren nog wel eens kunnen gaan inkrimpen. Deze twee bedreigingen kunnen elkaar op korte termijn opheffen – minder gebruik betekent dat er voldoende aanbod overblijft en dat de prijzen zullen dalen – maar op langere termijn juist versterken: minder ingebruikname betekent minder stimulans om te gaan ontwikkelen.

### Internationale oriëntatie

We benoemden eerder in deze ACI al het belang van een internationaal georiënteerde stad. Belangrijke indicator daarvoor is het aantal westerse allochtonen: expats, studenten, onderzoekers, kunstenaars uit Europa, Noord-Amerika, Oceanië, Indonesië en Japan. Kortom het internationale *appeal* van de stad. Het is een thermometer voor de kwaliteit van de vestigingsvoorwaarden: aantrekkelijkheid voor internationaal personeel betekent vaak ook aantrekkelijkheid voor internationaal bedrijfsleven. We besteden dit jaar in een

themahoofdstuk apart aandacht aan een specifieke groep expats: de technologieontwikkelaars, die weer andere dingen zoeken in een stad dan bijvoorbeeld cultureel ondernemers. De verscheidenheid van Amsterdam zou daarin goed naar voren moeten komen.

Hier kijken we naar voor het overzicht naar de totale groep westerse allochtonen. Amsterdam had op 1 januari 2009 111.640 inwoners afkomstig uit andere westerse landen dan Nederland, bijna vijftien procent van de bevolking. Dat is ruim vierduizend meer als in 2008 en zeventuizend meer als in 2005. De meeste van hen wonen in de stadsdelen Centrum en Oud-Zuid. De binnenstad bestaat zelfs voor bijna een kwart uit westerse allochtonen (*figuur 6*).

*Figuur 6 Westerse allochtonen en aandeel in bevolking per stadsdeel (peildatum 1 januari 2009)*

	Aantal	Aandeel		Aantal	Aandeel
Centrum	19.021	23 %	Oud-West	6.354	20 %
Oud-Zuid	17.434	21 %	Westerpark	5.831	17 %
Zuideramstel	9.390	20 %	Slotervaart	5.619	13 %
Oost-Watergraafsmeer	8.615	14 %	De Baarsjes	5.342	16 %
Amsterdam-Noord	8.120	9 %	Osdorp	5.075	11 %
Zuidoost	6.742	8 %	Geuzenveld-Slotermeer	3.934	10 %
Zeeburg	6.797	13 %	Bos en Lommer	3.265	11 %

*Bron: Amsterdam in Cijfers 2009*

Amsterdam Centrum is binnen de enorme diversiteit van de stad de ultieme melting pot. Dat blijkt ook uit het aantal binnenstadbewoners dat in Amsterdam is geboren. Dat ligt met 33 procent nog flink onder het Amsterdams gemiddelde van 41 procent.

### **Aantal bedrijfsvestigingen en startende ondernemers**

Belangrijke indicatoren voor het vestigingsklimaat zijn tenslotte de handelingen van de bedrijven zelf: het aantal uitbreidingen en starters. Amsterdam heeft met de hoogconjunctuur enkele goede jaren achter de rug. Maar het aantal bedrijfsvestigingen en starters neemt ook in de recessie traditioneel toe. Tegelijk zien we na een stijging in de eerste helft van 2009 het aantal starters in de tweede helft van

## Nederland ex-expatland?

Jaarlijks komt de Britse HSBC bank met haar Expat Explorer Research: een onderzoek onder expats wereldwijd om de meest expat-vriendelijke landen te bepalen. Meer dan drieduizend expats worden gevraagd naar de moeilijkheden en kansen die ze tegenkomen. Canada en Australië scoren het beste. Nederland staat 17e van de 26 onderzochte landen – tussen Japan en de Verenigde Arabische Emiraten in – en scoort de 6e plek in Europa. Het sociale aspect in Nederland blijkt moeilijk: de expats hadden moeite om vrienden te maken. Ook de sociale voorzieningen scoorden niet goed: het blijkt erg lastig te zijn om gezondheidszorg, een school voor de kinderen en een woning te regelen. Op het gebied van transport, educatie en kinderopvang scoort Nederland beduidend beter. Het is dus niet zozeer de quality of life, maar de begeleiding van expats in het sociale domein waar Nederland tekort schiet. Amsterdam lijkt het hier overigens beter te doen dan gemiddeld, met het Amsterdamse Expatcenter als symbool. Nederland komt in het onderzoek ook een keer als beste uit de bus: we hebben volgens de expats nog steeds de meest gunstige werkuren van de wereld.

2009 afnemen en het aantal faillissementen toenemen, volgens eerste en voorlopige cijfers van O+S Amsterdam. Dat betekent ook dat we met de nodige voorzichtigheid naar deze cijfers in de ACI moeten kijken.

Werknemers die voor zichzelf beginnen als exitstrategie bij een werkgever die onder druk staat – afgelopen jaar was dat bijvoorbeeld duidelijk te zien in de financiële en mediasector – moeten zich in een moeilijke markt zien in te vechten. Als dat lukt ligt er meteen een goede basis, maar het is afwachten hoeveel van deze nieuwe ondernemingen en zzp-ers het ook echt gaan redden.

Net als bij de arbeidsmarkt zijn de meeste doemscenario's echter nog niet uitgekomen. We zijn hier ook niet pessimistisch. Op termijn zal de arbeidsmarkt weer een tekort gaan vertonen aan goed opgeleide specialisten – dat tekort is zelfs nu nog wel zichtbaar, bijvoorbeeld in technische beroepen – en dan hebben de ondernemende zzp-ers een streepje voor, ook al omdat de flexibiliteit die zij bieden bij een aantrekkende economie voor veel werkgevers aantrekkelijker is dan iemand vast in dienst nemen.





“Het gaat pas echt fout wanneer we gaan bezuinigen op opleidingen.”

Herman Dupon, Albert Heijn



“Prachtige verhalen over wat de stad zou zijn, maar die verhalen creëren geen banen.”

Kasper van Noppen, BBK Door Vriendschap Sterker



“Amsterdamse jongeren van nu zijn de hoogleraren van straks.”

Salomé Bantinck, Universiteit van Amsterdam

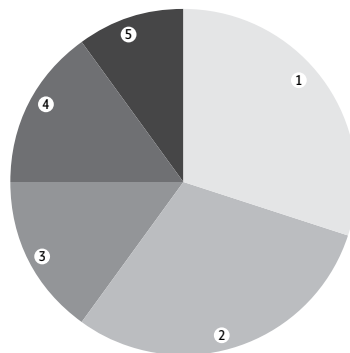
## 5. Arbeidsmarkt

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>104</b>	<b>110</b>	<b>117</b>	<b>121</b>

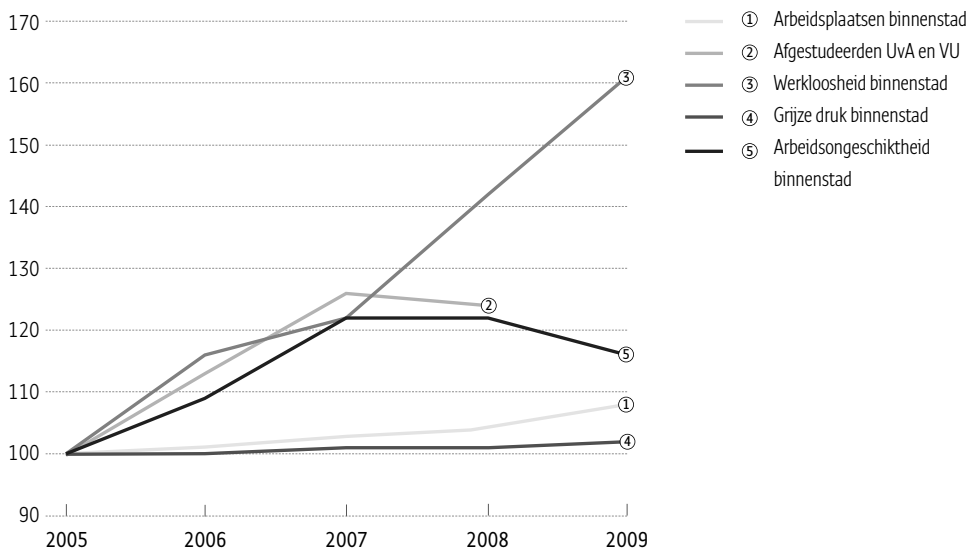
**10%** Arbeidsmarkt weegt voor tien procent mee in de Amsterdam City Index

### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie arbeidsmarkt

①	Arbeitsplaatsen binnenstad	30%
②	Afgestudeerden UvA en VU	30%
③	Werkloosheid binnenstad	15%
④	Grijze druk binnenstad	15%
⑤	Arbeitsongeschiktheid binnenstad	10%



### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie arbeidsmarkt



De arbeidsmarkt is zowel oorzaak, uiting als voorwaarde voor een sterke economie. Hoge arbeidsparticipatie en lage werkloosheid stuwden bestedingen op. Een goed draaiende economie genereert nieuwe werkgelegenheid. Een goed gekwalificeerde beroepsbevolking en de beschikbaarheid van goed personeel zijn belangrijke vestigingsvoorwaarden voor ondernemers. De binnenstad van Amsterdam staat er op deze punten sterk voor en dat is wel eens anders geweest. De werkloosheid is laag, er zijn veel banen en de binnenstad is een populaire woonplek voor jongeren en hoger opgeleiden.

Twee indicatoren geven vraag en aanbod op de arbeidsmarkt aan: de werkloosheid onder de bewoners van de binnenstad en het aantal banen in de binnenstad (en die twee passen niet op elkaar: er zijn veel meer banen dan inwoners). Drie indicatoren geven de kwaliteit van de arbeidsmarkt weer: de arbeidsongeschiktheid in de binnenstadsbevolking, (het gebrek aan) vergrijzing, en het aantal academisch afgestudeerden in de stad.

De arbeidsmarkt van de Amsterdamse binnenstad staat er goed voor, ook na recessiejaar 2009. De afgelopen jaren is een sterke arbeidsmarkt en beroepsbevolking ontstaan en dat is na een slechter jaar niet ineens anders. Maar er is meer aan de hand. Er zit een vertraging in de gevolgen van de recessie. Personeel ontslaan is het laatste wat een bedrijf doet wanneer het slecht gaat. De arbeidsmarkt merkt dus altijd later de effecten van een recessie dan andere economische 'thermometers'. Met name de werkloosheid nam in eerste instantie nog af, om later in 2009 al wel wat op te lopen. En andersom kunnen bedrijven en beurzen alweer goede cijfers melden, terwijl dat nog niet in de werkgelegenheid tot uiting komt. Daar komt bij dat er ook nog een vertraging zit in de beschikbaarheid van de statistieken. Met name in dit arbeidsmarktmandje zijn veel gegevens beschikbaar van de peildatum 1 januari 2009. We verwachten daarom dat in de ACI van volgend jaar de arbeidsmarkt zal stagneren of zelfs licht zal teruglopen.

### **Werkloosheid**

Het indexcijfer voor de werkloosheid is flink opgelopen (tot 160 ten opzichte van het niveau 100 in 2005) en dat bete-

kent dat de werkloosheid zelf is gedaald. De werkloosheid in de binnenstad is voor Amsterdamse begrippen met vijf procent (1 juli 2009) bijzonder laag (*figuur 1*). Alleen Zuideramstel kent een nog lagere werkloosheid. In Zuidoost, Bos en Lommer en Geuzenveld-Slotermeer is de werkloosheid meer dan twee keer zo hoog als in het centrum.

**Figuur 1 Werkloosheid (nww-ers) als percentage van de bevolking van 15 tot 64 jaar naar stadsdelen**

	1 januari 2009	1 juli 2009		1 januari 2009	1 juli 2009
Zuideramstel	3,9 %	4,9 %	Westerpark	7,3 %	8,0 %
<b>Centrum</b>	<b>4,4 %</b>	<b>5,0 %</b>	Zeeburg	6,9 %	8,0 %
Oud-Zuid	5,1 %	5,9 %	De Baarsjes	7,5 %	8,3 %
Oud-West	5,6 %	6,5 %	Amsterdam Noord	8,4 %	8,8 %
Slotervaart	6,8 %	7,4 %	Zuidoost	9,7 %	10,3 %
Oost-Watergraafsmeer	6,9 %	7,6 %	Bos en Lommer	9,9 %	10,7 %
Osdorp	7,1 %	7,8 %	Geuzenveld-Slotermeer	11,3 %	11,9 %

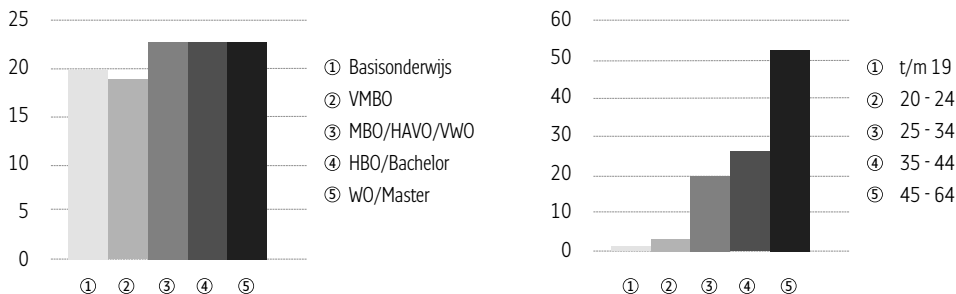
Bron: Amsterdam in Cijfers 2009

We zien in het eerste half jaar van 2009 de werkloosheid oplopen van 4,4 naar vijf procent, maar dat is een relatief geringe stijging ten opzichte van veel andere stadsdelen. Als de trend van het eerste half jaar zich heeft doorgezet, haalt het Centrum Zuideramstel in als stadsdeel met de laagste werkloosheid.

We zien dat de werkloosheid redelijk gelijkmatig is verspreid over opleidingsniveau (*figuur 2*). Dat is opvallend omdat vaak laag opgeleiden meestal veel vaker werkloos zijn dan hoger opgeleiden. Het tekent het bijzondere karakter van de Amsterdamse binnenstad dat de situatie hier anders is. De verdeling naar leeftijd is zeer ongelijk: meer dan de helft van de werklozen is ouder dan 45 jaar.

Er wordt nog steeds verwacht dat de werkloosheid als gevolg van de crisis in 2010 flink gaat oplopen. In 2009 zijn voorspellingen over forse werkloosheidscijfers echter niet uitgekomen. Ook de verwachting dat vooral jongeren en ouderen de dupe zouden worden van de verslechterende economie klopt nog niet. Aangezien de economie weer voorzichtig aantrekt, verwachten we niet dat deze recessie gaat leiden

Figuur 2 Werkloosheid in stadsdeel Centrum naar opleidingsniveau en leeftijdsklasse Bron: Amsterdam in Cijfers 2009



tot een generatie jeugdwerklozen of een sterke daling van het aantal werkende 55-plussers (en daarmee tot een daling van de arbeidsparticipatie). Maar dat de voorspellingen tot nu toe te pessimistisch bleken, is ook weer geen reden tot ongebreideld optimisme. De Amsterdamse binnenstad kent echter een sterke, hoogopgeleide bevolking. We verwachten dan ook dat de werkloosheid hier minder snel zal blijven oplopen dan elders en ook sneller weer zal gaan dalen.

### Werkgelegenheid

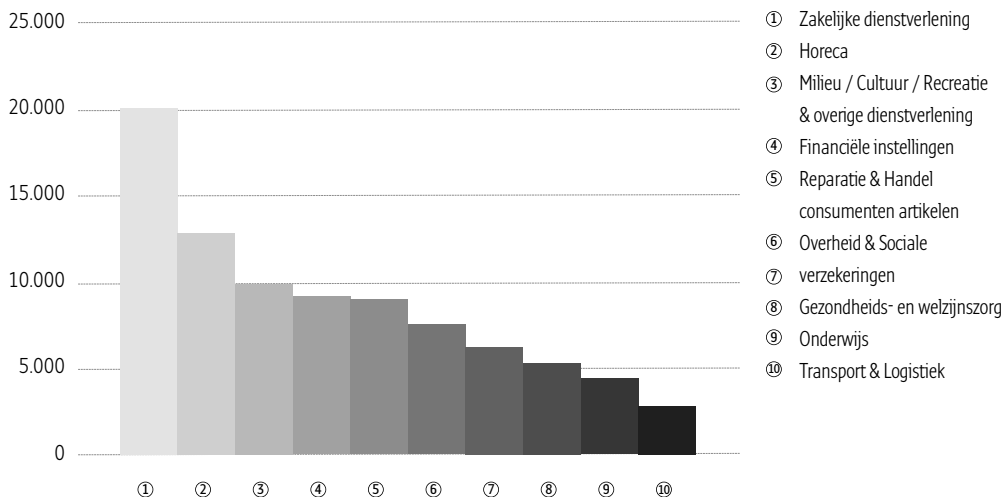
De werkgelegenheid is in deze ACI weer wat opgelopen met ongeveer 3.000 werkzame personen. In de afgelopen vijf jaar is het aantal werkzame personen van bijna 84 duizend opgelopen naar ruim negentigduizend. De binnenstad is hiermee goed voor twintig procent van de Amsterdamse werkgelegenheid. Net als bij het indexcijfer voor de werkloosheid zal de recessie waarschijnlijk pas volgend jaar goed doorwegen in de indexcijfers. Dat neemt niet weg dat de binnenstad er goed voor staat.

De verdeling van de werkgelegenheid is breed en de binnenstad is daarmee niet afhankelijk van enkele bedrijfstakken. Maar er zitten natuurlijk wel onzekerheden op de markt. Er wordt veel gesproken over de mogelijke kwetsbaarheid van de zzp-ers: de kleine zelfstandigen die de afgelopen jaren – juist ook in recessietijden – voor zichzelf zijn begonnen. Een aantal zal reserves hebben opgebouwd, maar bij het uitblijven van opdrachten door de recessie is de vraag hoe lang die reserves reiken. Dan zou er in deze categorie sprake kunnen

zijn van verborgen werkloosheid in plaats van zelfstandig ondernemerschap. Anderzijds kan de veerkracht van deze groep juist ook weer groot zijn.

Tweede onzekerheid is de werkgelegenheid in de publieke sector. Zorg en onderwijs zijn nu nog groeisectoren. Het onderwijs zal landelijk te maken krijgen met een afnemend aantal jongeren – al is dat in Amsterdam nog lang niet aan de orde – en waarschijnlijk met bezuinigingen. Tegelijk is er nog steeds een opdoemend lerarentekort door de vergrijzing van het lerarenkorps. De zorg heeft te maken met een dubbele vergrijzing: het personeelsbestand vergrijs (en gaat met pensioen) en de samenleving vergrijs, wat leidt tot meer vraag naar zorg. Er is dus veel nieuw personeel nodig, met name op een wat hoger opgeleid niveau. Het beeld dat het gaat om eenvoudig werk ('handen aan het bed') is inmiddels achterhaald. Maar ook de zorg zal wellicht komen te staan voor bezuinigingen. Het gaat in het centrum van Amsterdam niet om de grootste sectoren (*figuur 3*), maar ze maken – samen met de onzekerheden in de marktsectoren – de werkgelegenheidsontwikkelingen voor de komende jaren wel erg moeilijk in te schatten.

*Figuur 3 Aantal werkzame personen in stadsdeel Centrum (1 januari 2009) Bron: Amsterdam in Cijfers 2009*





## Amsterdam, stad in loondienst

Ondanks het stijgende aantal zzp'ers blijft West-Europa ver achter wat betreft eigen ondernemerschap bij Zuid-Europa. Een onlangs verschenen onderzoek in de Urban Audit van Eurostat geeft een mooi voorbeeld van het verschil in arbeidsstructuren tussen West-Europese en Zuid-Europese steden. Met name Engelse, maar ook Nederlandse steden kennen een hoog percentage werknemers – mede dankzij de aanwezigheid van veel onderzoek, financiële en zakelijke dienstverlening. Amsterdam is na Cambridge, Luxemburg en Genève de stad met verhoudingsgewijs de meeste loondienstmedewerkers (figuur 4).

Ondernemerschap vinden we in overvloed in Zuid-Europa. De eerste acht van de tien steden met het hoogste percentage eigen ondernemerschap liggen allemaal in Griekenland, gevolgd door twee Italiaanse steden. Verder vinden we in hoge regionen nog veel Italiaanse en Spaanse steden. Dat toont tegelijk aan dat veel zelfstandig ondernemerschap niet per definitie een krachtige economie oplevert.

Figuur 4 Structural employment indicators volgens Eurostat

Werkgelegenheid in loondienst			Werkgelegenheid in eigen onderneming		
1	Cambridge	94,4 %	1	Larissa	35,0 %
2	Luxembourg	93,3 %	2	Kavala	32,6 %
3	Genève	92,6 %	3	Kalamata	31,9 %
<b>4</b>	<b>Amsterdam</b>	<b>92,5 %</b>	4	Iraklio	29,4 %
5	Den Haag	92,2 %	5	Patra	27,9 %
6	Manchester	91,9 %	6	Volos	27,3 %
7	Kopenhagen	91,9 %	7	Ioannina	27,1 %
8	Londen	91,3 %	8	Thessaloniki	26,0 %
9	Edinburgh	91,2 %	9	Verona	25,0 %
10	Potsdam	90,7 %	10	Florence	24,3 %

Bron: Urban Audit, Eurostat

## Beroepsbevolking: arbeidsongeschiktheid, afgestudeerden en vergrijzing

Amsterdam verjongt nog steeds en de stad onttrekt zich daarmee aan de steeds heviger wordende discussie over de gevolgen van de vergrijzing en bevolkingskrimp in Nederland. De arbeidsongeschiktheid is ook redelijk stabiel. We besteden wat extra aandacht aan het aantal afgestudeerden en – in het verlengde daarvan – hoger opgeleiden.

Vreemd genoeg is Amsterdam in Nederland wat terrein aan het verliezen als het gaat om de hoogst opgeleide stad van het land. Utrecht heeft traditioneel de hoogst opgeleide beroepsbevolking en volgens de Atlas voor Gemeenten – die de vijftig grootste steden naar sociaal-economische en culturele kenmerken rangschikt – stond Amsterdam in 2006 nog 2e. Maar inmiddels moet Amsterdam ook Leiden en Nijmegen voor laten gaan. Dat komt niet alleen doordat die twee steden sneller groeien als het gaat om het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, maar ook omdat dat in Amsterdam zelfs een klein beetje daalt.

Toch lijkt er voor Amsterdam niet veel aan de hand – met het groeiende aantal aanmeldingen bij de twee universiteiten is er voorlopig nog geen enkele reden om een structurele daling in het opleidingsniveau te verwachten. Daarbij is het opleidingsniveau in Amsterdam internationaal gezien erg hoog. De al genoemde Urban Audit van Eurostat brengt dat duidelijk in kaart. Amsterdam staat met ruim 41 procent in de top (*figuur 5*).

*Figuur 5 Een aantal Europese steden vergeleken op opleidingsniveau*

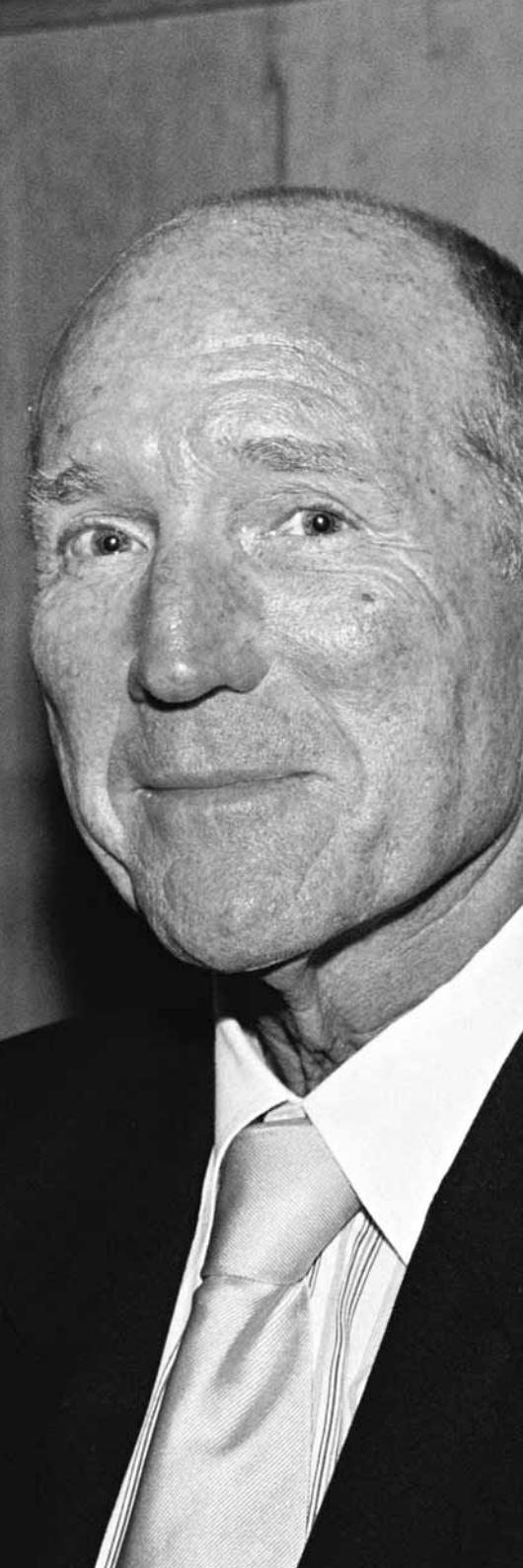
Stad	Percentage hoogopgeleiden	Stad	Percentage hoogopgeleiden
Parijs	53,7 %	Luxemburg	34,4 %
<b>Amsterdam</b>	<b>41,5 %</b>	Inner London	27,2 %
Kopenhagen	35,8 %	München	25,4 %
Stockholm	35,5 %	Wenen	21,2 %

*Bron: Urban Audit, Eurostat. Eurostat meet het tertiair onderwijs op een andere internationale schaal (ISCED-levels) en wijkt daarmee licht af van de Nederlandse CBS-telling.*



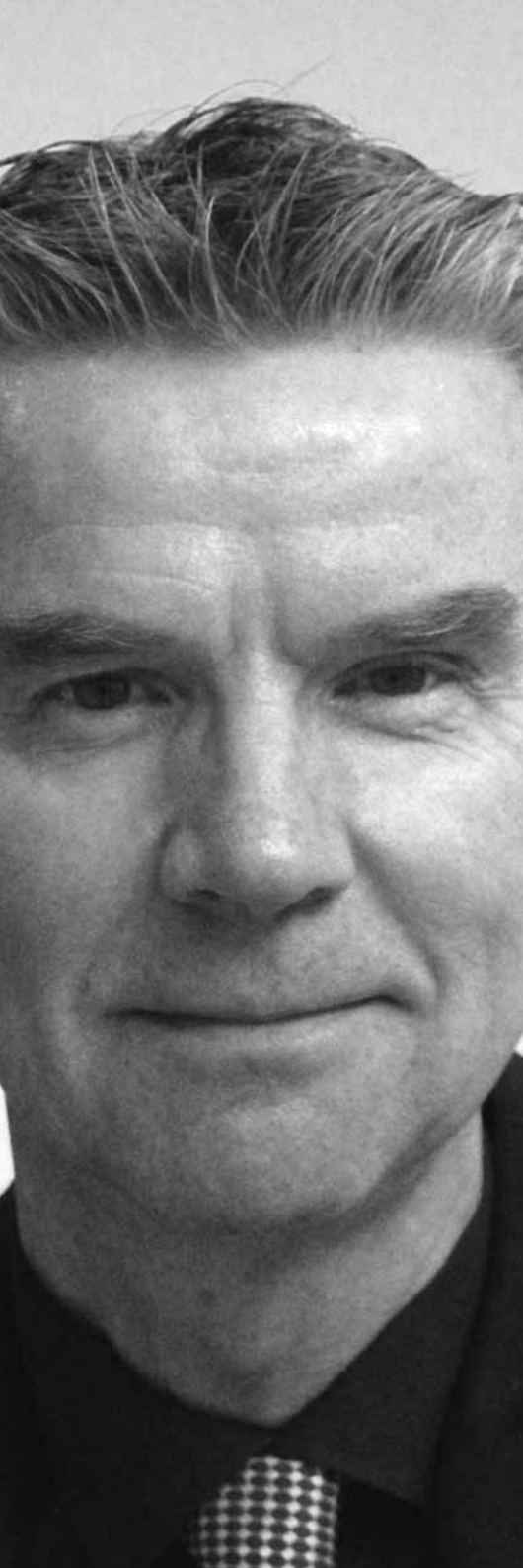
“De gemiddelde  
cruise passagier is  
echt niet meer die  
man van 85+ met  
een strooien hoed.”

Dick de Graaff, Passenger Terminal Amsterdam



“De Hermitage is een zegen voor de stad, eindelijk weer een constante stroom van goede bezoekers.”

René Wildeman, Hotel Amsterdam-De Roode Leeuw



“Binnenlandse  
promotie, juist nu,  
daar gaat het om.”

Janrense Boonstra, toen Bijbels Museum, nu Het Rembrandthuis

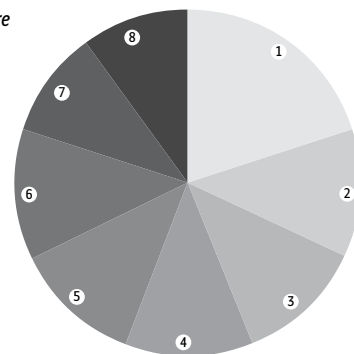
## 6. Toerisme & Leisure

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>109</b>	<b>124</b>	<b>111</b>

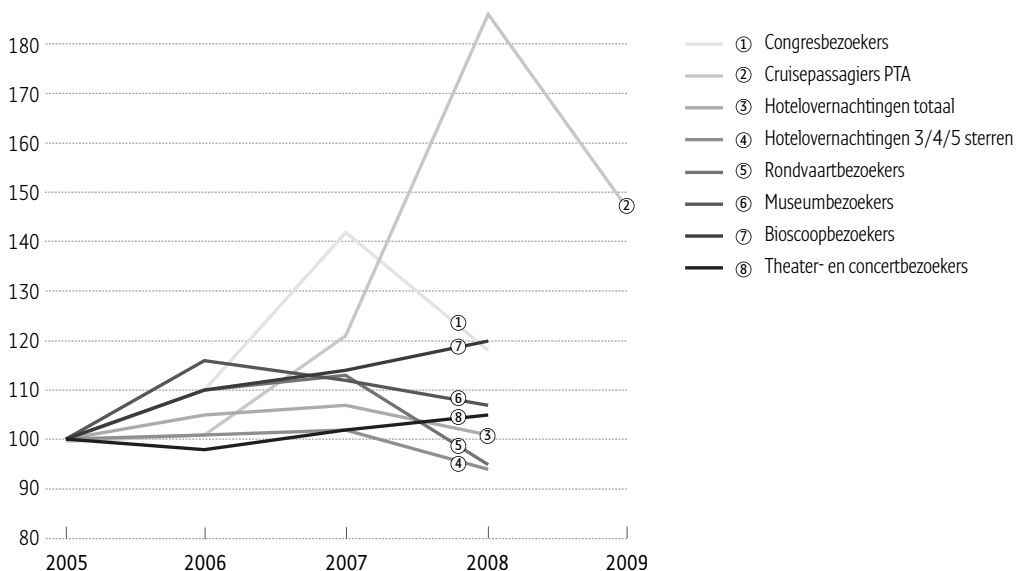
**20%** Toerisme & Leisure weegt voor twintig procent mee in de Amsterdam City Index

*Gewichten van de indicatoren in de categorie toerisme en leisure*

①	Congresbezoekers	20%
②	Cruisepassagiers PTA	12%
③	Hotelovernachtingen totaal	12%
④	Hotelovernachtingen 3/4/5 sterren	12%
⑤	Rondvaartbezoekers	12%
⑥	Museumbezoekers	12%
⑦	Bioscoopbezoekers	10%
⑧	Theater- en concertbezoekers	10%



*Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie toerisme en leisure*

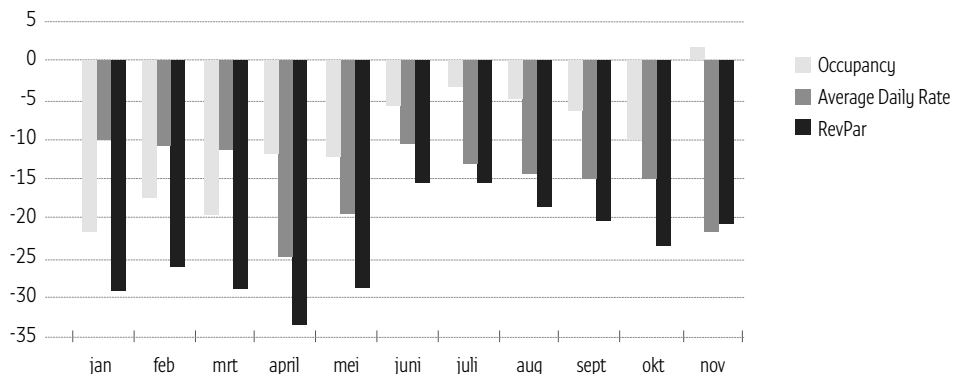


Toerisme en Leisure presteerde in de vorige Amsterdam City Index nog als beste, maar de recessie laat zich hier goed zien: het indexcijfer komt op 111 tegen 124 vorig jaar. Ondanks die groei toen, kwamen veel van de indicatoren al in de loop van 2008 in een neerwaartse trend terecht. We zien alle indicatoren nu zakken, met uitzondering van het bioscoop-, theater- en concertbezoek. De congresbezoekers en de cruisepassagiers nemen een flinke duik in de index, maar dat waren dan ook wel de harde groeiers van de afgelopen jaren. Zorgelijker is dat een aantal indicatoren daalt tot op of zelfs onder het niveau van 2005. We waarschuwen ook alvast voor het indexcijfer van volgend jaar: dan zullen er door de vertraging in de beschikbaarheid van sommige cijfers nog relatief veel recessiecijfers van 2009 meegenomen worden. Daarbij is ook de verwachting dat de economie weliswaar al opkrabbelt, maar dat het toerisme daar in 2010 nog niet zo sterk van zal profiteren en dat echt herstel zich pas in 2011 zal laten zien. Maar hopelijk hebben de voorspellers hier ongelijk.

### Hotelovernachtingen

Het aantal hotelovernachtingen in Amsterdam is in 2009 gedaald met 6,4 procent. Het aantal overnachtingen in 3, 4 en 5 sterren hotels daalt nog harder: maar liefst 9,1 procent. Cijfers van STR Global laten zien dat de hotels in Greater Amsterdam een flinke klap hebben gekregen, zowel wat betreft de bezetting als de opbrengsten, zoals we ook al in categorie Verdienvermogen zagen (*figuur 1*).

**Figuur 1** Occupancy (bezettingsgraad), Average Daily Rate (opbrengst per verkochte kamer) en RevPar (opbrengst per beschikbare kamer) per maand in 2009 vergeleken met het jaar ervoor, procentuele stijging / daling Bron: STR Global

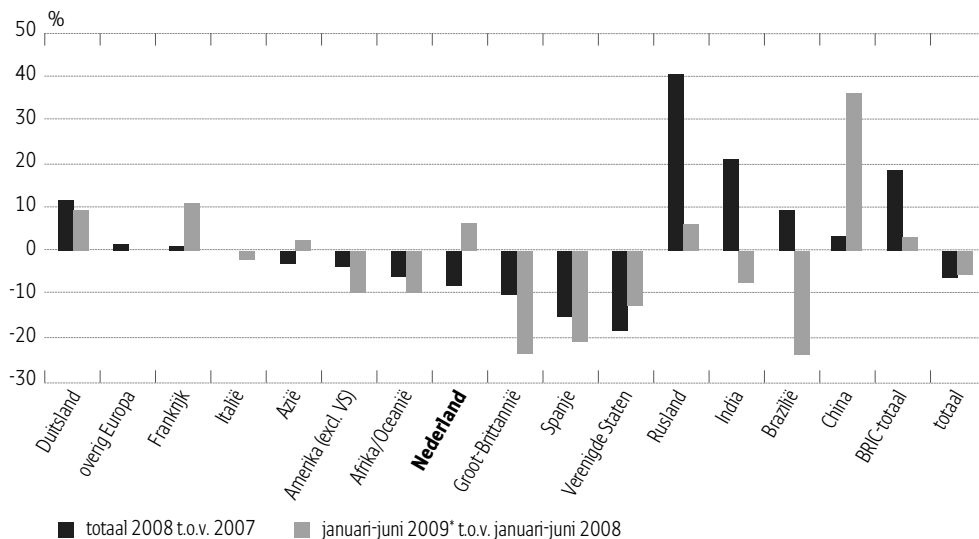


De positieve geluiden vanuit een aantal organisaties dat Amsterdam weer uit een dal zou klimmen afgelopen zomer waren wellicht wat voorbarig. Wel was de zomer een minder slechte periode dan het voor- en najaar. De grafiek laat ook zien dat de bezettingsgraad zich in het najaar redelijk houdt – november liet zelfs een lichte stijging zien – maar dat door de lagere prijzen die de hotels hanteren om de kamers toch vol te krijgen de opbrengst per verkochte en beschikbare kamer er nog steeds slecht voor staat. Een hotel kan zo'n prijsenslag ook maar tijdelijk volhouden; uiteindelijk zullen juist de opbrengsten weer moeten stijgen.

De samenstelling van het Amsterdamse toeristenpubliek verandert nu snel (*figuur 2*). Vooral de Britten, Amerikanen en Spanjaarden laten Amsterdam nu links liggen. Er komen wel relatief meer toeristen uit de dichterbij gelegen landen Frankrijk en Duitsland en ook uit Nederland zelf. Opvallend is dat de positie van grote groeier – vorige jaar het aantal Russische toeristen – in 2009 is overgenomen door de Chinezen. Ook de diamanthandel geeft aan deze verschuiving in bezoekersstromen te merken.

Figuur 2 Groei hotelovernachtingen per land van herkomst in Amsterdam (gesorteerd op groeipercentages in 2008)

Bron: CBS



\* Voorlopige cijfers



## Congrestoerisme

Vorig jaar scoorde de parameter voor congresoerisme goed in de ACI en het indexcijfer schoot omhoog naar 141. In enkele jaren was het aantal congresbezoekers bijna verdubbeld, van 27.000 in 2004 naar 49.000 in 2007. In 2008 is het aantal teruggelopen naar ongeveer 41.000, waarmee de index uitkomt op 118. Maar bezoekersdata is maar één van de indicatoren voor de positie van Amsterdam op de congresmarkt. De internationale ranglijst van de *International Congress and Convention Association* (ICCA) is een toonaangevende lijst, die belangrijk is voor het imago als congresstad (figuur 3).

Figuur 3 Top 20 congressteden gemeten naar aantal internationale congressen volgens ICCA Bron: ICCA

Rank 2008	Stad	Stijging / daling op de ranking	Aantal congressen 2008	Aantal congressen 2007
1.	Wenen	0	139	154
1.	Parijs	+3	139	115
3.	Barcelona	+2	136	106
4.	Singapore	-1	118	120
5.	Berlijn	-3	100	123
6.	Boedapest	0	95	90
<b>7.</b>	<b>Amsterdam</b>	<b>+2</b>	<b>89</b>	<b>82</b>
8.	Stockholm	+6	87	70
9.	Seoul	+5	84	70
10.	Lissabon	-4	83	90
11.	Kopenhagen	0	82	76
12.	Sao Paolo	-	75	-
13.	Praag	-1	74	72
14.	Peking	-6	73	87
15.	Athene	-	72	-
15.	Buenos Aires	-	72	-
15.	Istanbul	+5	72	66
18.	Bangkok	-4	71	70
19.	Londen	-2	68	69
19.	Tokyo	-	68	-

Amsterdam heeft in 2008 in ieder geval wat betreft het aantal congressen wel goede zaken gedaan: zeven congressen meer dan in 2007 en daarmee stijgt Amsterdam twee plaatsen ten opzichte van haar concurrenten. Madrid is opvallend genoeg verdwenen uit de lijst. Ook Hong Kong, Taipei en

## **Atlantic Alliance**

Amsterdam heeft als cruisebestemming een belangrijk nadeel: het populaire Baltische cruisegebied ligt dichtbij genoeg om met Amsterdam te concurreren, maar net te ver weg om Amsterdam als bestemming in het gebied op te kunnen nemen (het is dan 'om'). Vanuit de perceptie van de rederijen zijn veel havens aan de Atlantische kust meer een tussenstop dan een bestemming op zich. Om het tij te keren hebben 17 havens tussen Hamburg en Lissabon hun krachten verenigd in de 'Atlantic Alliance' die het gebied als volwaardige bestemming promoot. Het initiatief had niet later moeten beginnen: de cruisemarkt zit enorm in de lift. Wereldwijd waren er in 2009 al bijna 20 miljoen cruise-passagiers en de industrie verwacht dat dit aantal zal oplopen tot 25 miljoen in 2015. Ook in Europa wint het cruisen aan populariteit. Atlantic Alliance verwacht in 2015 ongeveer 6,5 miljoen Europese passagiers - in 2006 waren dit er 3,4 miljoen.

Brussel zien we in 2008 niet meer terug. Grootste (en voor Amsterdam belangrijkste) stijger is Stockholm met maar liefst 17 congressen meer en zes plekken winst op de ranglijst.

## **Cruise-passagiers**

Niet alleen de directe effecten van de economische crisis zelf vormen een bedreiging voor toerisme de komende jaren. Ook de sterke euro geeft problemen: Amsterdam is relatief duur voor toeristen buiten het eurogebied. Zo kampt de cruise-industrie met teruglopende aantallen Amerikanen, traditioneel de belangrijkste klantgroep voor de cruiseorganisaties.

In de vorige index was het aantal cruise-passagiers van de Passenger Terminal Amsterdam nog de grootste stijger en de index liep op tot 185 met 117 schepen en ruim 226.000 passagiers. Eind 2008 was de recessie al in zicht en voor 2009 was de verwachting dan ook dat er rond de 100 schepen zouden aanmeren.

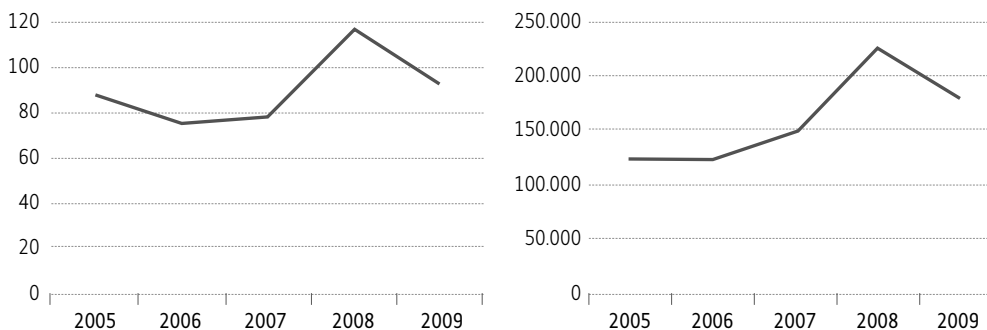
Zoals verwacht is de recessie inderdaad ook niet aan de cruiseterminal voorbij gegaan, maar de schade blijft beperkt (*figuur 4*). Met 92 schepen en ongeveer 180.000 passagiers komt het indexcijfer alsnog uit op een mooie 147 punten. De bezettingsgraad is dit jaar echter beter dan voorgaande jaren, dus de structurele groei binnen het cruisetourisme blijft ook in tijden van recessie zichtbaar. Wereldwijd groeide de industrie ondanks de economische crisis zelfs met vijf procent. De PTA denkt in 2010 dezelfde problemen te hebben als gevolg van de recessie en zal dus weer rond de 92 schepen mogen ontvangen, maar waarschijnlijk wel met wat meer passagiers dankzij een aantal grotere schepen. De verwachtingen voor de langere termijn zijn goed: de boekingen voor 2011 trekken nu al flink aan.

## **Rondvaart- en andere bezoekers**

In het kielzog van het afnemende aantal toeristen in de stad loopt ook het aantal rondvaartbezoekers - toch een activiteit voor met name buitenlandse bezoekers - flink af. Ook het museumbezoek is afgenomen, maar het theater- en concertbezoek nam in 2008 nog wat toe. Grootste stijger in deze categorie is het bioscoopbezoek. Bioscoop-

Figuur 4 Aantal schepen en aantal passagiers aan de PTA, 2005 - 2009

Bron: PTA



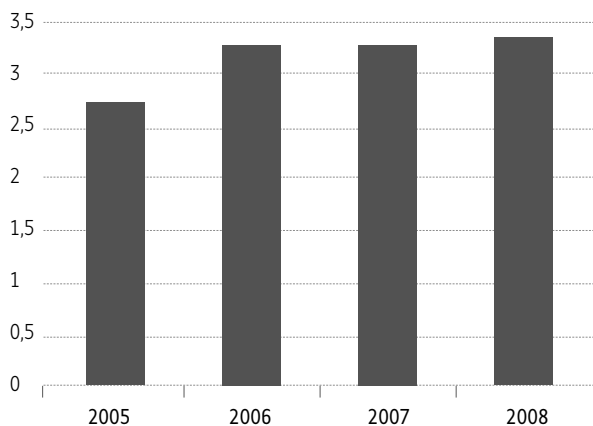
### Hermitage Amsterdam

Liverpool heeft een satelliet van Tate, Amsterdam heeft nu een satelliet van de Hermitage. En het is nu al een succesverhaal. In de eerste honderd dagen trok het museum al meer dan 360 duizend bezoekers. Daarvan kwamen er 45 duizend uit het buitenland en tachtig procent van alle bezoekers geeft aan speciaal voor de Hermitage naar de stad te komen. Daarnaast organiseert het museum in samenwerking met lokale partners andere activiteiten in de stad en heeft het een educatief programma waar jaarlijks 20 duizend scholieren aan mee zullen doen. De verwachtingen voor 2010 zijn hoog: met name de komende expositie 'Pioneers of Modern Art' met onder andere werken van Picasso en Matisse trekt hopelijk veel bezoekers naar de stad.

bezoek neemt al jaren toe en de Amsterdamse bioscopen verkopen inmiddels ruim drie miljoen kaartjes (figuur 5). Het is dan ook een relatief goedkope avond uit – als je tenminste niet met de auto komt en moet parkeren.

Figuur 5 Bioscoopbezoekers Amsterdam in miljoenen

Bron: NVB





“We zijn gelukkig  
goed bereikbaar,  
vrachtverkeer  
vanuit Noord moet  
wel omrijden...”

Ties van Dijk, VOLA Sanitair Valkenburgerstraat



“Alles begint bij  
locatie, locatie,  
locatie...”

Lesley Bamberger, Kroonenberg Groep



“Goede service is ook dat je klanten de beste parkeerplek vertelt.”

Patrick van Bruggen, P1 Parkings



“Voor een  
economisch  
gezonde stad,  
ieder jaar beter.”

Guus Bakker, Beurs van Berlage

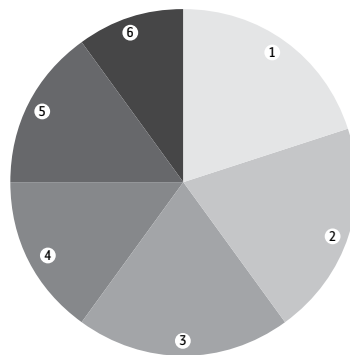
## 7. Bereikbaarheid

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>102</b>	<b>105</b>	<b>108</b>

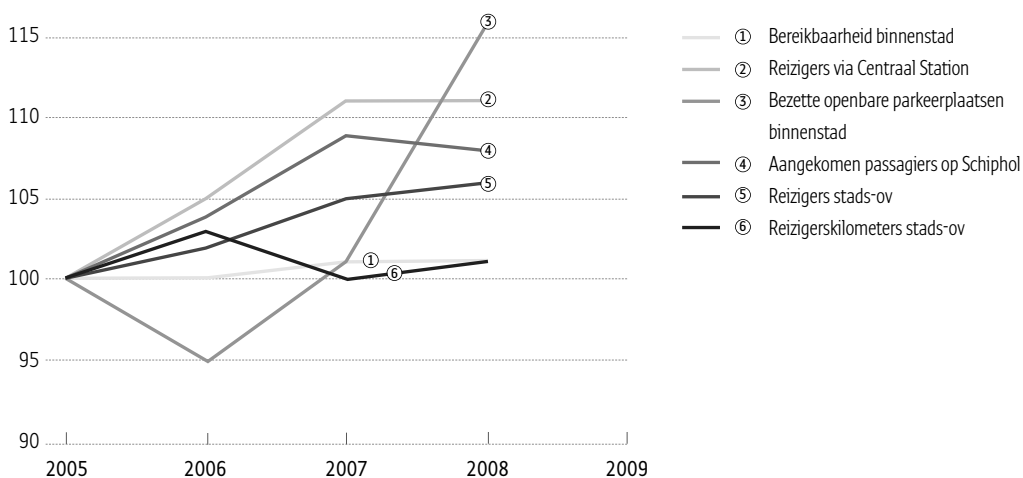
**15%** Bereikbaarheid weegt voor vijftien procent mee in de Amsterdam City Index

### Gewichten van de indicatoren in de categorie bereikbaarheid

①	Bereikbaarheid binnenstad	20%
②	Reizigers via Centraal Station	20%
③	Bezette openbare parkeerplaatsen binnenstad	20%
④	Aangekomen passagiers op Schiphol	15%
⑤	Reizigers stads-ov	15%
⑥	Reizigerskilometers stads-ov	10%



### Ontwikkeling van de indicatoren in de categorie bereikbaarheid





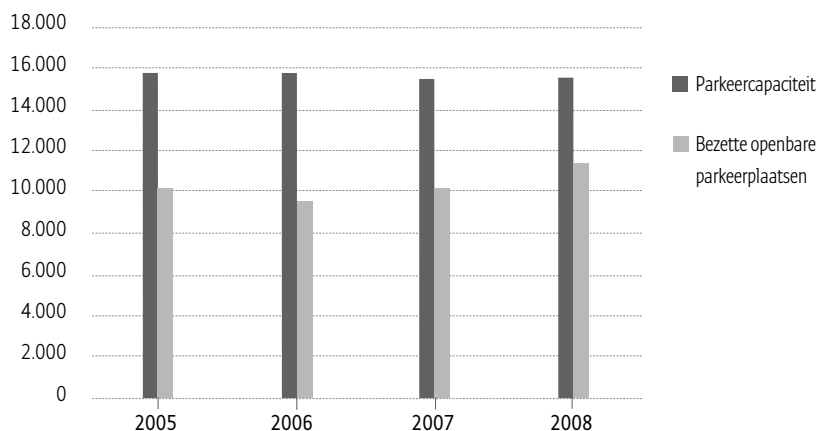
Bereikbaarheid is in de ACI een behoorlijk stabiele factor. De relatief lichte schommelingen lagen wel in de lijn der verwachting: zo zakt het aantal passagiers op Schiphol en is het gebruik van het stads-ov weer wat toegenomen. Het aantal bezette openbare parkeerplaatsen is flink gestegen. Dit jaar voegen we aan de Amsterdam City Index nog een themahoofdstuk over bereikbaarheid toe, dat ingaat op de trends op de langere termijn.

### Parkeren

De ACI gebruikt het aantal bezette openbare parkeerplekken als indexcijfer voor parkeren. We zien dat de parkeercapaciteit vrijwel gelijk is gebleven de afgelopen jaren, maar de bezetting oploopt tot en met 2008, de meest recente definitieve cijfers (*figuur 1*). Maar duidelijk is al dat 2009 een heel ander beeld laat zien. Belangrijkste aanwijzing daarvoor is de forse achteruitgang in parkeerinkomsten – van € 139 naar € 126 miljoen – terwijl de parkeertarieven zijn verhoogd. Er wordt dus minder geparkeerd door bezoekers.

*Figuur 1 Parkeercapaciteit en aantal bezette openbare parkeerplaatsen in de binnenstad*

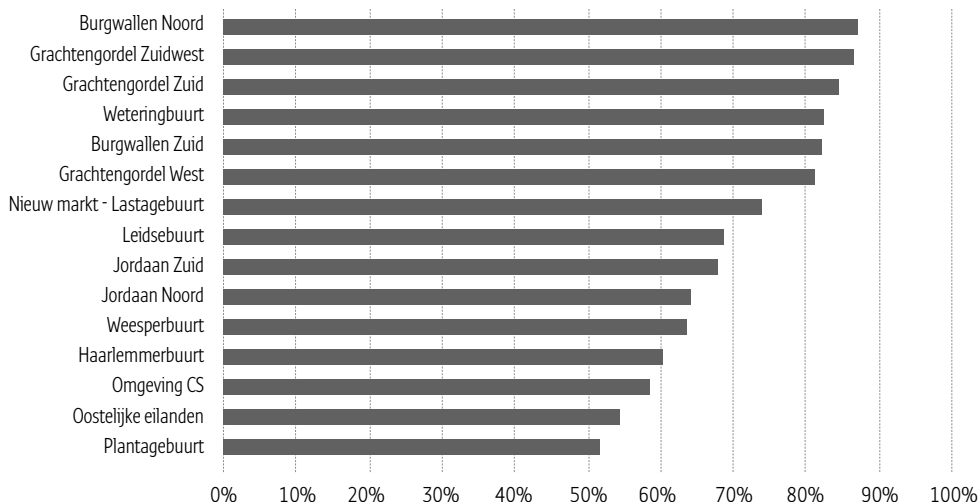
*Bron: DIVV*



De parkeercapaciteit op straat bestaat uit de gefiscaliseerde en gereserveerde parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen die tijdelijk buiten gebruik zijn) en de parkeerplaatsen voor laden en lossen. De parkeerdruk is het aantal auto's dat op straat staat geparkeerd tussen 14:00 en 16:00 uur.

Figuur 2 Parkeerdruk: bezettingsgraad in de binnenstad per buurt

Bron: DIVV



De bezettingsgraad is vervolgens de druk gedeeld door de capaciteit. De bezettingsgraad schommelt de laatste jaren tussen de 59% en 73% en ligt logischerwijs een aantal procent hoger in het weekend en 's avonds. Er zijn naar aanleiding van deze cijfers eigenlijk geen aanwijsbare grote parkeerproblemen in de Amsterdamse binnenstad. En dat klopt ook wel met de dagelijkse situatie: je kan in Amsterdam prima parkeren, het is alleen erg duur en het vergt de nodige tijd om op die parkeerplek te komen.

De bezettingsgraad is het hoogst op de noordelijke Burgwallen en het laagst in de Plantagebuurt (*figuur 2*). Het verschil tussen die twee – bijna negentig procent versus net iets meer dan vijftig procent – is opvallend groot binnen de toch compacte en drukke binnenstad.

### Treinreizigers

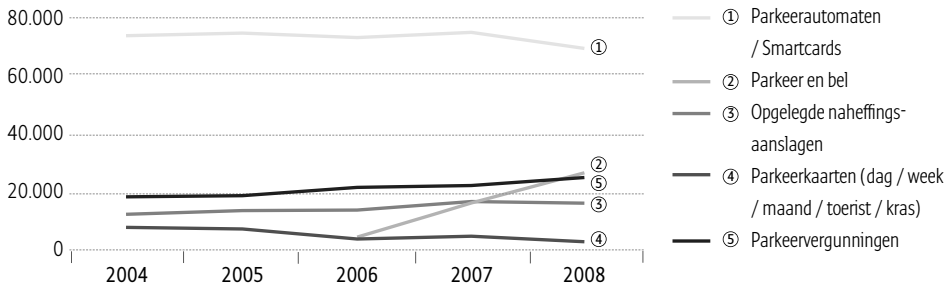
Enigszins verrassend is de lichte daling van het aantal reizigers via het Centraal Station van 166 duizend op een werkdag naar 165 duizend. Dat is een trendbreuk in de steeds maar groeiende reizigersaantallen. Dat is geen effect van de recessie, maar een kwestie van herverdelen. Door een nieuwe dienstregeling en nieuwe perrons hebben Amsterdam Zuid

## Betaald parkeren

Eén van de meest verwenste apparaten van Nederland – de parkeerautomaat – is nog steeds koploper in Amsterdam als het gaat om het innen van betalingen voor parkeren. Maar het betalen per mobiele telefoon is sterk in opkomst sinds de invoering in 2006. De totale parkeeropbrengsten lopen van 2005 tot 2008 met twintig procent op: van € 115 naar € 139 miljoen, maar zal in 2009 naar verwachting met bijna € 13 miljoen dalen.

Figuur 3 Opbrengst parkeren x 1.000 euro in heel Amsterdam

Bron: Amsterdam in Cijfers 2009

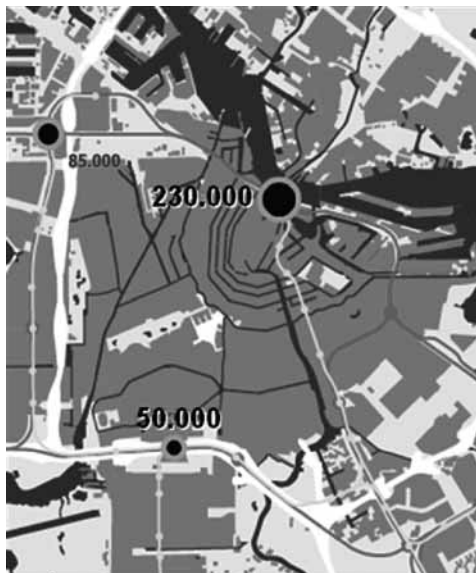


WTC en Amsterdam Sloterdijk reizigers van Centraal overgenomen. De groei van het treinverkeer zal zich doorzetten, maar de Zuid WTC en Sloterdijk krijgen een belangrijker rol in de reizigersstromen van en naar Amsterdam (figuur 4). Zij zullen – meer dan CS – de groei van het aantal reizigers gaan opvangen, zeker met de komst van de Noord-Zuidlijn en de verdere ontwikkeling van de Zuidas.

### Internationale bereikbaarheid

Amsterdam scoort goed op internationale bereikbaarheidslijstjes als het aankomt op Schiphol. Het is bijna saai om die constatering ieder jaar te moeten maken, maar we moeten oppassen om de luxepositie van Schiphol niet voor lief te nemen.

Tijdens de recessie ziet Schiphol de passagiersaantallen teruglopen: de daling van de aantallen hebben op zich niet zoveel invloed op de bereikbaarheid, maar als deze daling aanhoudt kan het uiteindelijk tot gevolg hebben dat luchtvaartmaatschappijen gaan saneren in bestemmingen of hun vluchtroutes



Nu



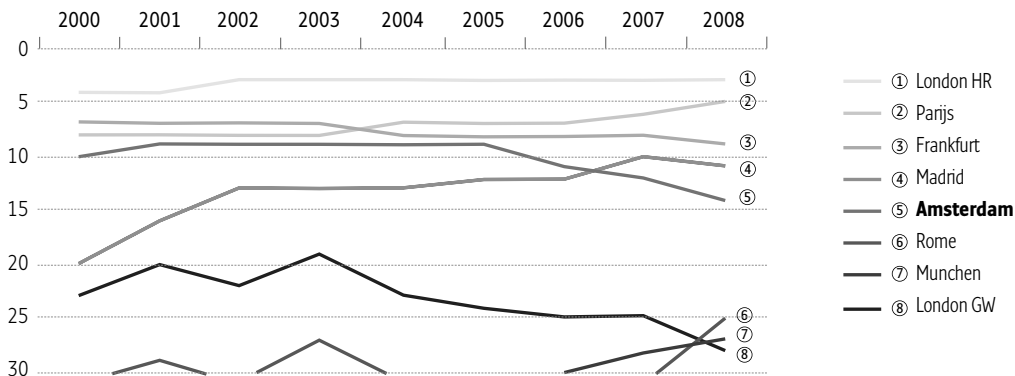
Straks

gaan verleggen naar andere luchthavens. Dat zou het vestigingsklimaat van Amsterdam geen goed doen.

De positie van Schiphol op bijvoorbeeld de ranglijst van de Airports Council International geeft dat in perspectief weer. *Figuur 5* laat de posities van de Europese luchthavens op deze wereldwijde ranglijst zien. Schiphol is de afgelopen jaren wat weggezaakt. Madrid is Amsterdam voorbij, Parijs, Frankfurt en Londen hebben meer afstand genomen. Tegelijk heeft Amsterdam wel duidelijk haar plek in de Europese top 5, maar hoort het mondiaal niet meer bij de top 10. Dat is geen kwestie van teruggang van Amsterdam, maar van groei van luchthavens elders in de wereld. *Figuur 6* – met de absolute aantallen passagiers – laat dat ook zien binnen Europa. Madrid is harder gegroeid dan Amsterdam, maar Amsterdam doet gewoon goed mee met de overige drie luchthavens in de Europese top 5.

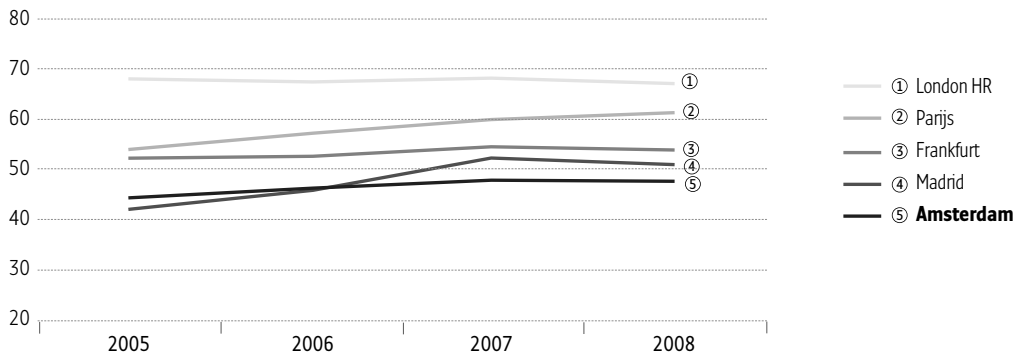
**Figuur 5 Europese luchthavens en hun positie in de top 30 van de Airports Council International (passagiers)**

Bron: Airports Council International, 2009



**Figuur 6 Europese luchthavens en hun absolute passagiersaantallen in miljoenen**

Bron: Airports Council International, 2009





“Geef parkeerroutes  
de status van een  
corridor.”

Friso Hylkema, P1 Parkings



“De mobiliteit in een  
stad is sterk afhanke-  
lijk van een goed  
parkeerbeleid.”

Gerard Brouwer, Q-park

## 8. Themahoofdstuk Bereikbaarheid

In 1924 schreef het Amsterdamse stadsbestuur een prijsvraag uit om het verkeersprobleem op het Rokin te lijf te gaan. Demping van de gracht werd het vaakst naar voren gebracht als oplossing, wat in de jaren dertig ook gebeurde. Twintig jaar later – in 1953 – werd op het Museumplein ‘de kortste snelweg van Nederland’ aangelegd. Die was onderdeel van het plan Van Eesteren, dat met het oog op het toenemend autoverkeer via het Museumplein een snelle verbinding van en naar de binnenstad wilde realiseren. En een jaar later bracht de toenmalige hoofdcommissaris van politie Kaasjager op verzoek van het stadsbestuur een advies uit over de verkeersproblematiek in de stad. Hij stelde voor de Gelderse Kade, de Kloveniersburgwal, de Amstel vanaf Munt tot Kloveniersburgwal, het nog open deel van het Rokin, het Singel, de open havenfronten, de ‘vijvers’ voor het Centraal Station en de Raamgracht te dempen, om een ring rond de binnenstad aan te kunnen leggen en zo het toenemend verkeer in de binnenstad een plaats te kunnen bieden.

Het plan Van Eesteren is geschiedenis geworden en er zullen niet veel Amsterdammers zijn die het jammer vinden dat de aanbevelingen van commissaris Kaasjager niet zijn opgevolgd. De visies op de inrichting van de stad veranderen voortdurend. Wat blijft is de discussie over bereikbaarheid.

Dit hoofdstuk is niet bedoeld om een laatste oordeel te geven over de verkeersvraagstukken in Amsterdam, maar om context aan te dragen voor het debat rondom bereikbaarheid. Wat zijn de trends en ontwikkelingen in het vervoersgebruik van de afgelopen decennia? Waaruit zijn de verkeersstromen opgebouwd en waar zitten de knelpunten? De cijfers kunnen een objectieve leidraad zijn voor dit debat, maar zullen ook weer vragen en discussie oproepen – zoals cijfers altijd doen.

We willen graag de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) bedanken voor het beschikbaar stellen van de cijfers. Het gaat om unieke enquêtegegevens over het verkeersgedrag van de bewoners van Amsterdam. In het tweede deel van dit hoofdstuk kijken we naar de vervoersmiddelen van de bezoekers in Amsterdam. Helaas zijn de gegevens die we daarvoor hebben veel minder uitgebreid dan de DIVV-gegevens voor bewoners.

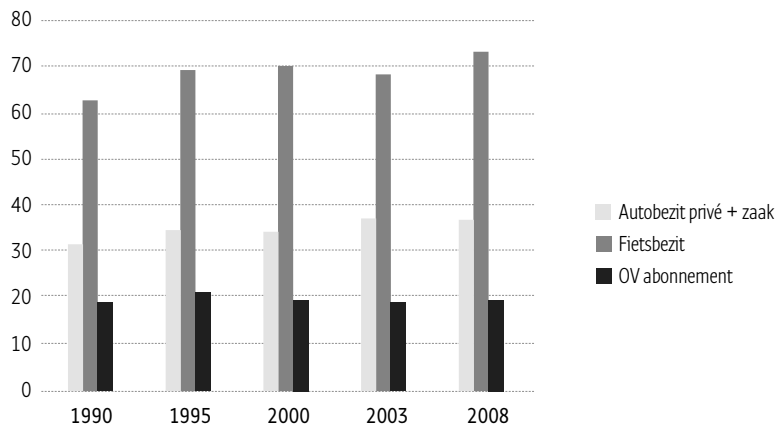
### **Amsterdam wordt nog steeds meer fietsstad**

De cijfers van DIVV gaan terug tot 1990 en zijn gebaseerd op enquêtes onder de Amsterdamse bevolking. Sindsdien is er niet alleen veel veranderd in de infrastructuur, maar vooral ook in het verkeersgedrag van de Amsterdammer.

Met name het fietsbezit is fors gestegen: meer dan tien procent in zeventien jaar (*figuur 1*).

Je kunt je afvragen of de fietsinfrastructuur wel mee is gegroeid met deze stijging. Ook het auto-bezit is gestegen, van ruim 31 procent in 1990 tot bijna 37 procent in 2007. Het percentage ov-abonnementen is vrijwel gelijk gebleven in die zeventien jaar. Mannen maken nu zelfs minder gebruik van een ov-abonnement dan in 1990, zo blijkt uit de gegevens.

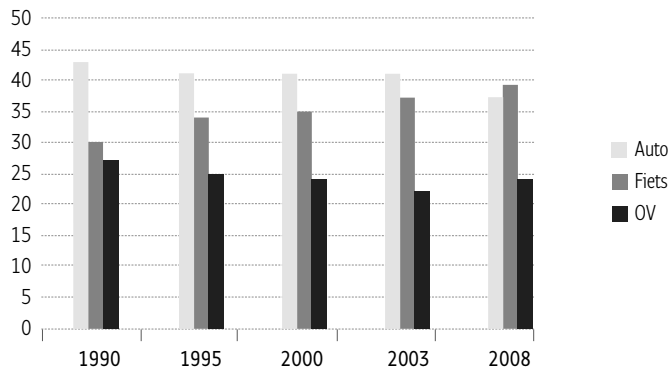
Figuur 1 Percentage autobezit, bezit rijbewijs, fietsbezit en bezit ov-abonnement onder Amsterdammers Bron: DIWV



Zien we dezelfde trend in het vervoersgebruik als in het vervoersbezit? De *modal split* geeft de verdeling weer in het gebruik van vervoersmiddelen. Hieraan is te zien welk vervoer het meest wordt gebruikt onder inwoners of bezoekers. De bezoekers komen later in dit hoofdstuk aan bod, we kijken eerst naar de ontwikkelingen in de *modal split* van de Amsterdammers zelf.

De fiets maakt een steeds belangrijker onderdeel uit van de verkeersdeelname van Amsterdammers (figuur 2). In 2007 heeft de fiets de auto zelfs ingehaald als het meest gebruikte vervoersmiddel met 38,3 procent van het geheel. Hoewel het autobezit gestegen is, heeft de auto terrein moeten inleveren wat betreft gebruik, ten gunste van de fiets. Ook het aandeel van het openbaar vervoer in de *modal split* wordt kleiner: een kwart van de verplaatsingen gaat via het ov.

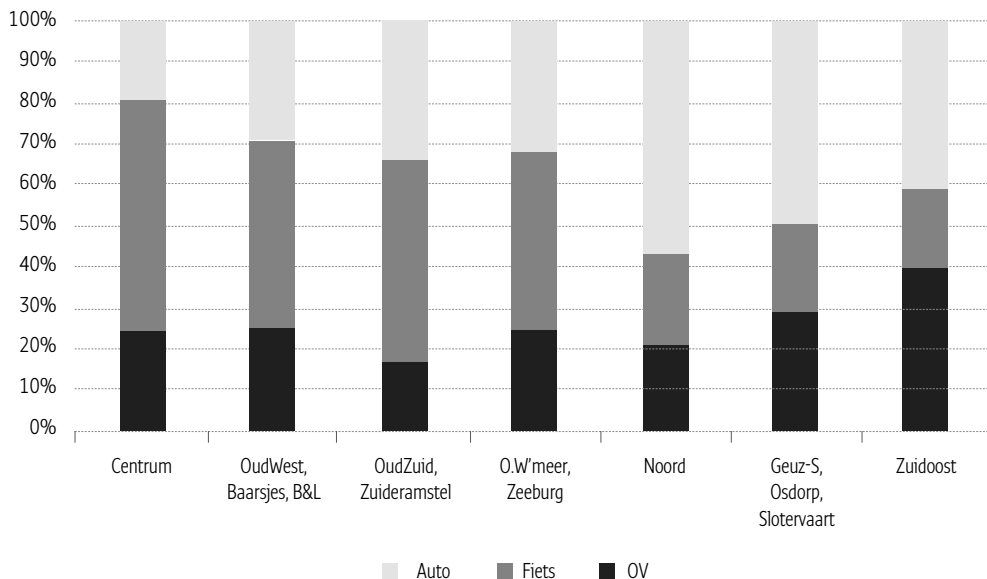
Figuur 2 Modal split door de jaren heen Bron: DIWV





Het hoge aandeel van het fietsgebruik concentreert zich vooral in het centrum (57 procent) en in Oud-Zuid en Zuideramstel (49 procent, *figuur 3*). We zien dat in de stadsdelen waar veel allochtonen wonen relatief weinig gefietst wordt. Daar is het ov een veelgebruikt vervoersmiddel. Noord kent het hoogste percentage verplaatsingen per auto, maar liefst 57 procent. De auto is in Noord even populair als de fiets in de binnenstad. Overigens kent Noord pas sinds kort betaald parkeren, mogelijk gaat dat invloed hebben op de *modal split*.

**Figuur 3 Modal split per stadsdeel in 2007** Bron: DIVV



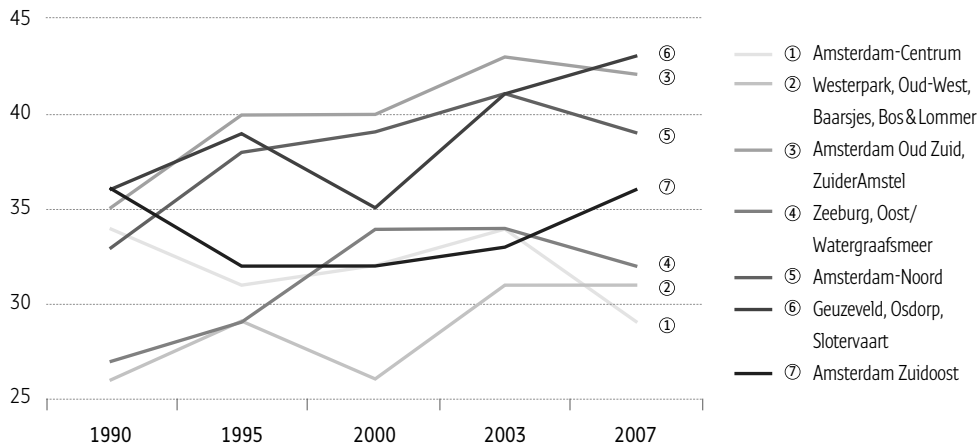
### Steeds minder autogebruik door Amsterdammers

Ook in het percentage autobezitters is een forse daling te zien in de binnenstad, dat momenteel het laagste percentage autobezitters heeft van heel Amsterdam (*figuur 4*). Daarmee is in de binnenstad zowel het autobezit als het autogebruik in de afgelopen decennia afgenomen. De binnenstadsbewoner is geen automens meer.

Dat is ook te zien aan de redenen die Amsterdammers opgeven voor het gebruik van de auto (*figuur 5*). Voor alle motieven – werk, recreatie, onderwijs – heeft de auto aan populariteit onder Amsterdammers verloren, behalve winkelen. Daar is de auto in de loop van de jaren juist belangrijker geworden. Uit onderzoek van de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam uit 2006 blijkt dat Amsterdammers voor winkelen in de eigen binnenstad in minder dan tien procent van de gevallen de auto pakt. Bij het winkelgedrag met de auto – zoals uit *figuur 5* blijkt – gaat dus vooral om winkelbezoek buiten de stad.

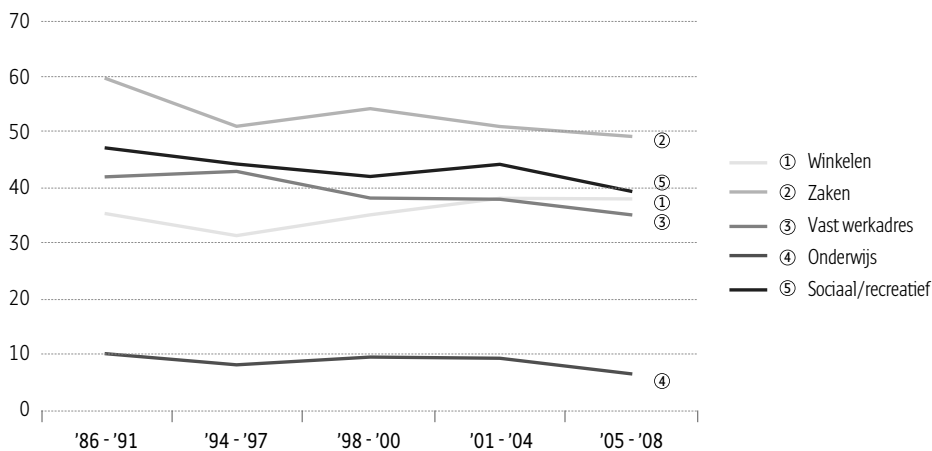
Figuur 4 Percentage autobezitters per stadsdeel

Bron: DIVV



Figuur 5 Percentage autogebruik door Amsterdammers als onderdeel van de modal split per motief vanaf 1986

Bron: DIVV

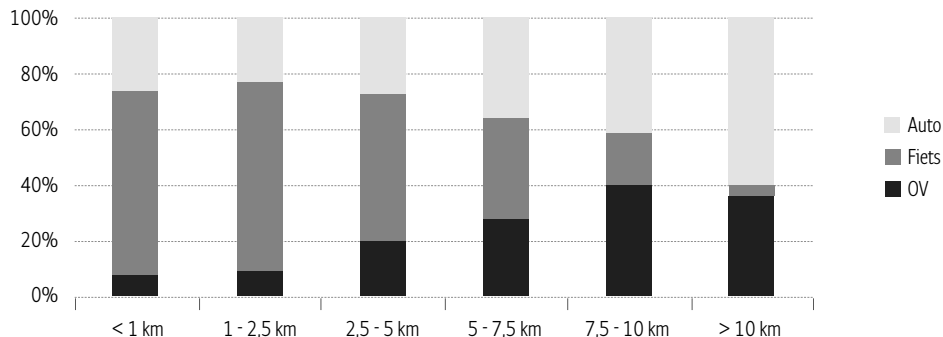


### Steeds meer fietsen ... die we steeds moeilijker kwijt kunnen

De fiets heeft onder de Amsterdammers zelf de auto ingehaald als meest populaire vervoersmiddel (figuur 6). Dat blijft zo tot een afstand van een half uur per rit: ongeveer 7,5 km. Daarna nemen de meeste Amsterdammers toch weer de auto. Maar toch: Amsterdam is niet alleen in het toeristische beeld, maar ook naar het handelen van de bewoners zelf een evidente fietsstad.

Figuur 6 Modal split gerelateerd aan reisafstand 2005 - 2008

Bron: DIVV



De grafieken aan het begin van dit hoofdstuk laten zien dat zowel fietsbezit als -gebruik flink is gestegen de afgelopen jaren. De vraag is of de fietsinfrastructuur zich in dezelfde mate heeft ontwikkeld. Daar lijkt het niet op: bewoners klagen over 'fiets-files' voor het stoplicht, agressie neemt toe en fietsen raken vaak beschadigd door de drukte in de huidige fietsenstallingen rondom bijvoorbeeld de stations, als er al een plekje te vinden is.

Meer ondergrondse fietsenstallingen zouden niet alleen voor meer capaciteit en veiligheid kunnen zorgen, maar ook voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Er zijn plannen voor fietsenstallingen onder het Beursplein en het Leidseplein, maar alleen die laatste is vooralsnog concreet. De vraag is of meer creatieve oplossingen niet nodig en mogelijk zijn, zoals het creëren van aparte fietsparkeervakken en gebruiken van grote kelderruimten in bestaande gebouwen als fietsenstalling. Het is daarbij wel belangrijk om ook in te zetten op handhaving - zoals ook in Tilburg en Nijmegen met succes is gebeurd - en rekening te houden met bakfietsen, brommers en scooters.

### Steeds meer ov ... maar wel voor toeristen?

De zestien tramlijnen in Amsterdam maken gebruik van 213 kilometer tramrails, de 4 metrolijnen van 81,2 km metrorails. In totaal nemen tram, bus en metro 1.900 haltes en stations voor hun rekening (bron: [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)).

Figuur 7 Drukste GVB-lijnen

Lijn	Instappers per dag
Bus 15 Sloterdijk - Muiderpoort	17.000
Tram 5 Amstelveen - CS	42.000
Metro 50 Gein - Isolatorweg	83.500
Veer Buiksloterweg CS	20.000

Bron: [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)

### An American in Amsterdam Fietsstad

Een korte ronde over internet levert al snel een beeld op van de buitenlandse perceptie van Amsterdam als fietsstad. Het is een veelbesproken onderwerp. Verbazing voert vaak de boventoon, zoals bij een toerist uit San Francisco:

"Multiple riders on one bike - with or without any extra seats or foot-pegs for the extra riders, you will see 1 or 2 or even 3 extra passengers side-saddle, balancing precariously, standing, sitting, whatever it takes so they can hitch a ride with a buddy or parent."

"It is amazing to me coming from San Francisco, land of 100 percent helmet covered heads, but in all of Amsterdam (population 750,000) there is not one bicycle helmet found anywhere in the city. Now faced with this shocking disparity, I think any reasonable person must come to the conclusion that either the people in Netherlands do not value the safety of their children, or San Francisco bicyclists are clumsy pansies with soft heads and weak minds that must be protected from hurting themselves no matter how much it infringes on individual rights."

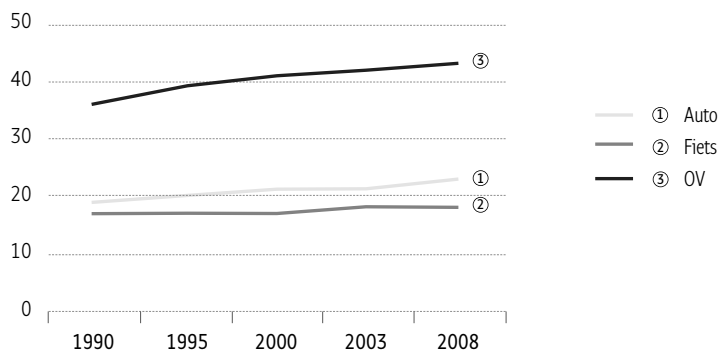
"Dogs on Bikes - Amsterdam bicyclists seem to commonly bring their furry friends along with them on the bicycle rides. I think that's nice."

"Almost all of the bicycles in Amsterdam are what I would call "beaters", which means they are beaten up, scraped, bent, out of tune, and have bad paint jobs. At the same time, all these beaters have these GIGANTIC security chains that look like they should be the chain on the anchor of an oil tanker ship. The ton of high tensile, military hardened steel in each security chain must be worth more than the bicycle it is keeping safe!"

Hoewel volgens DIVV het openbaar vervoer vanuit de regio naar Amsterdam toeneemt, blijft het ov-gebruik binnen de stad gelijk en neemt in enkele gevallen zelfs wat af zoals we in het begin van dit hoofdstuk hebben gezien. Dit is wellicht te verklaren vanuit de stijgende populariteit van de fiets en de toename van de gemiddelde reistijd van het openbaar vervoer (*figuur 8*). Wellicht is het huidige openbaar vervoer ondanks haar goede beoordelingen toch te eenzijdig gericht op veel stopplaatsen. Het totaal aantal GVB-haltes in stadsdeel Centrum steeg van 189 in 2007 naar 202 in 2008. Meer haltes is mooi voor de fijnmazigheid van het netwerk, maar zorgt ook voor een

Figuur 8 Gemiddelde reistijd in minuten per vervoermiddel vanaf de woning voor alle motieven, 1990 - 2008

Bron: DIVV



langere reistijd voor reizigers die iets verder moeten dan een paar haltes. De komst van de Noord-Zuidlijn kan hier voor een nieuwe impuls zorgen.

### Hoe komt de bezoeker naar Amsterdam?

Steeds meer ov dus. Niet voor Amsterdammers, maar voor bezoekers. In een onderzoek van Strabo naar winkelen in Nederland uit 2008 wordt dat beeld ook bevestigd voor wat betreft het winkelend publiek: Amsterdam trekt meer bezoekers per ov (die, zo lijkt logisch, ook na aankomst op CS vaak verder met het ov gaan, of gaan lopen) en veel minder per auto dan de andere topwinkelsteden van Nederland (figuur 9).

**Figuur 9 Modal split winkelend publiek in Amsterdam (bewoners en bezoekers)**

	auto	lopend	fiets	ov
Amsterdam	7 %	11 %	27 %	55 %
Gemiddelde top 10 winkelsteden van Nederland	26 %	14 %	22 %	36 %
Rotterdam	20 %	13 %	9 %	56 %
Den Haag	22 %	11 %	16 %	49 %
Utrecht	17 %	13 %	19 %	46 %

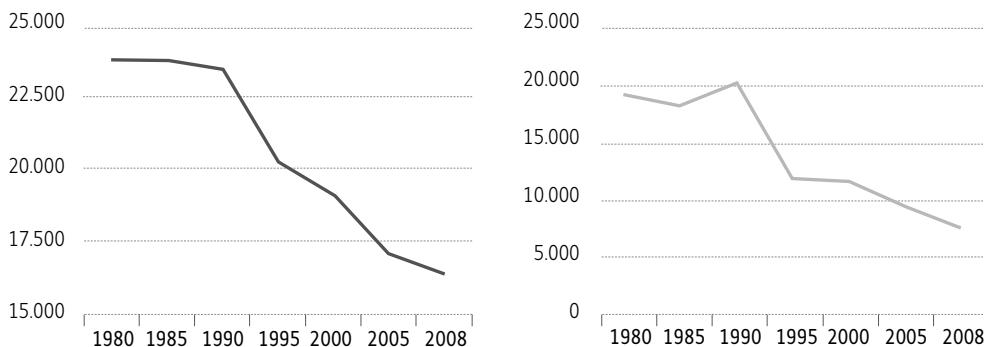
Bron: Strabo, 2008

Zowel bewoners als bezoekers komen in Amsterdam steeds minder met de auto. Helaas hebben we over bezoekers geen vergelijkbare, gedetailleerde gegevens als de DIVV-gegevens voor de bewoners van Amsterdam. Het onderzoek van Strabo uit figuur 9 is het enige recente dat voorhanden is.

We hebben nog wel de beschikking over tellingen van het totale autoverkeer (figuur 10). Het totaal aantal auto-passeringen op de hele Singelgracht rondom de binnenstad is vanaf 1980 met meer dan dertig procent afgenomen.

**Figuur 10 Passeringen op de Singelgracht van auto's en vrachtwagens 1980 - 2008**

Bron: DIVV



### **De facto autoluw: zegen of zorg?**

Dat is op zich natuurlijk een zegen. De vele bezoekers weten Amsterdam goed te bereiken per ov, zodat de stad niet verstopt raakt met auto's. Maar er is ook een keerzijde. Winkelande autobezoekers geven eenvoudigweg meer geld uit. Uit onderzoek van de Bijenkorf blijkt dat een kwart van haar klanten met de auto komt, maar die zijn goed voor de helft van de omzet. In de concurrentie met andere winkelgebieden – zoals Amstelveen – is de autobereikbaarheid van de binnenstad wel degelijk een thema. Het blijft de vraag in hoeverre een eventueel verder teruglopen van het auto-gebruik in de binnenstad onder bezoekers de economie van de binnenstad schaadt – daar kan eigenlijk niemand een antwoord op geven tot het zover is.

Intussen is de vraag of de balans tussen autoluw en autobereikbaar niet een beetje is doorgeslagen. Enerzijds zorgt een autoluwe binnenstad voor bezoekers (en Amsterdammers) voor een veel prettiger verblijfsklimaat. Anderzijds zet dat het verdienvermogen van de winkels in de binnenstad wellicht onder druk.

Overigens is ook dat verdienvermogen steeds in beweging; met name de opkomst van de internet-winkels zorgt voor weer een andere koopstroom. Wellicht valt het grote verschil in uitgaven van autobezoekers en niet-autobezoekers de komende jaren wel weg, omdat de duurderde (en moeilijker per fiets of ov te vervoeren) aankopen vaker via internet zullen gaan. We weten het gewoon nog niet.

### **Na blijven denken over autobereikbaarheid**

Het blijft daarmee noodzakelijk om na te blijven denken over de autobereikbaarheid. Er zijn meerdere beleidskeuzes denkbaar om die bereikbaarheid te bevorderen, ook zonder direct te streven naar meer autobezoekers. Zonder dat we onderzoek hebben kunnen doen naar effecten van maatregelen geven we een schot voor de boeg:

- laat elke verkeerscorridor bij een parkeergarage eindigen
- heroverwegen van de parkeertarieven (parkeren kost inmiddels meer dan bijvoorbeeld het avondje bioscoop zelf)
- een beter taxiklimaat (dat op dit moment zelfs het internationaal vestigingsklimaat van de stad lijkt te schaden)
- de beschikbaarheid van parkeerruimte in Amsterdam op de snelwegen rondom de stad te communiceren met vol/vrij-signaleringen
- uitbreiding van de succesvolle P+R terreinen, bijvoorbeeld door een nieuw terrein in Oost.

Tenslotte zou de stad het (internationale) vooroordeel kunnen ontcrachten dat de binnenstad voor de auto onbereikbaar is. Parkeren in de binnenstad is duur, maar je kan eigenlijk wel altijd je auto kwijt. De 'Bijenkorf-file' is vandaag de dag eerder uitzondering dan regel. En wanneer staat de binnenstad nou echt potdicht? In hoeverre is de auto dan eigenlijk nog een probleem voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Amsterdam?

## **Touringcars**

Touringcars vormen een specifiek aspect van de bereikbaarheid in Amsterdam. Professionals schatten op basis van eerder onderzoek dat een enkele touringcar voor 25 tot 35 duizend euro aan omzet voor de stad genereert. De touringcars zijn een belangrijke bron van inkomsten voor bijvoorbeeld de rederijen, de diamantbedrijven en toeristische trekpleisters in het centrum als Madame Tussauds.

Op dit moment lijkt het beleid erop gericht om de touringcar uit de binnenstad te verbannen. Amsterdam staat te boek als touringcaronvriendelijk en maatschappijen zullen Amsterdam steeds vaker gaan overslaan. Een dagje Nederland met Marken en Volendam zal dan niet meer worden aangevuld met een stop in Amsterdam, maar bijvoorbeeld een directe doortocht richting Antwerpen, een directe concurrent voor de Amsterdamse diamanthandel.

Het is de vraag of de overlast niet op een andere manier te bestrijden is dan met ontmoediging en het opheffen van halteplaatsen. Wellicht is een betere planning en handhaving al een belangrijk deel van de oplossing. Wellicht een uitbreiding van het succesvolle Amsterdam Welcome, door ook de chauffeurs van touringcars bij de drop-off op te vangen en hem door te sturen naar een tijdelijke parkeerplek buiten het directe centrum, op weg naar de pick-up. Of afspraken met de rederijen en PTA voor een goede drop-off aan het IJ. Een goede planning en handhaving is vriendelijk voor chauffeur, toerist en de binnenstad zelf.

## 9. Themahoofdstuk: op zoek naar de kip met de gouden eieren - Amsterdam als biotoop voor de technische expat

Amsterdam wil tot de top van de economisch best presenterende steden in Europa blijven behoren. Creativiteit, innovatie en handelsgeest zijn de dragers van die ambitie. Met Amsterdam Topstad is een programma ontwikkeld om dat vorm te geven. Daarin zijn het optimaal faciliteren van expats en het profileren van Amsterdam als een open en gastvrije stad belangrijke onderdelen. In de concurrentie tussen Europese steden om de internationale bedrijven en expats - managers van die bedrijven, maar ook wetenschappers, kunstenaars en andere trendsetters - is leefklimaat immers een belangrijk element.

Voor Amsterdam was 2008 een topjaar als het gaat om de vestiging van expats (*figuur 1*). Met name uit West-Europa kwamen veel meer expats dan in eerdere jaren. We zagen bij de categorie Vestigingsklimaat dat die groei heeft geresulteerd in een totaal van ruim 111 duizend westerse allochtonen in Amsterdam per 1 januari 2009. Dat is ruim vijftien procent van de bevolking.

*Figuur 1 Toename aantal expats in Amsterdam: vestigingssaldo*

	Gemiddeld 2000-2007 per jaar		Waarvan 18-34 jarigen	
	2008	2008	Gemiddeld 2000-2007 per jaar	2008
West-Europa	200	1460	528	1501
Midden en Oost Europa (MOE-landen)	193	419	167	369
BRIC-landen	359	854	286	708

*Bron: O+S Amsterdam*

Naast de West-Europese en Angelsaksische expats zal Amsterdam ook de opkomende economieën Brazilië, Rusland, India en China (de BRIC-landen) in het oog moeten houden. Dat is een groep die snel toeneemt en heel divers is. Om dat in sporttermen te duiden: de Brazilianen en Russen gaan op zoek naar expat-voetbalteams, de Chinezen willen tafeltennis en badminton en de Indiase expats zoeken naar cricket en hockey. Sporten met een heel andere culturele achtergrond.

We maken die sportvergelijking niet voor niets. Met het *Olympisch Plan 2028* is ook een concrete horizon meegegeven aan de koers die Amsterdam op dit punt de komende jaren moet gaan varen. Een stad met een Olympische ambitie is er één met de missie om zich te onderscheiden in gastvrijheid en organisatie. Deze Olympische ambitie past zowel in het meerjarenplan van Amsterdam als die van de Randstad. Internationaal aantrekkelijk en regionaal sterk is het doel van de *Structuurvisie Amsterdam 2040*. Wanneer de in dit dossier gestelde doelen in de komende jaren behaald worden zal Amsterdam een internationaal aantrekkelijke stad zijn in een internationaal aantrekkelijke regio met een goede verankering in het Europese spoornetwerk en veel toegankelijk groen door aangelegde metropolitane parken. Dit alles met uitzicht op de Olympische Spelen van 2028.



## De casus: de bèta-expat

We besteden in de Amsterdam City Index onder de noemer *City Quality* veel aandacht aan het aspect van leefkwaliteit en openheid van de stad. In deze bijdrage willen we er door een specifieke vraag wat nader op ingaan. Wat is de eerste indruk van Amsterdam wanneer je hier aankomt als Angelsaksische expatriate met een technisch beroep? Dat is een vrij specifieke vraag, maar wel een belangrijke.

Van alle expats is dit de groep die het meest te besteden heeft. De bestedingen van dagjesmensen en andere *low-budget* toeristen vallen bij deze groep in het niet. De alfa en gamma expats kunnen de cultuur en horeca zelf vinden – deels is dat zelfs hun vak. Zij zorgen voor sfeer, maar zijn minder kapitaalkrachtig. We concentreren ons daarom op de mr. Queensberry tussen de expats!

## Introducing mr. Queensberry

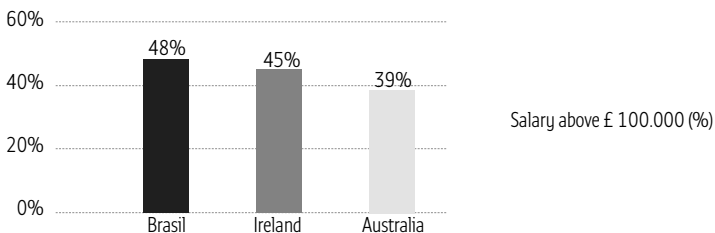
Toen mr. Queensberry gevraagd werd in Amsterdam te gaan werken aan een doorbraakproject op het grensvlak van biotechnologie en nanotechnologie – in beginsel voor twee jaar, maar mogelijk langer – had hij even tijd nodig om te bedenken wat hij daarvan vond. Kan een gezin uit Canberra (Australië) aarden in dat kleine natte landje? Was Italië of Spanje niet veel leuker? Of Engeland? Dan hoefden ze geen andere taal te leren. Dat zou mr. Queensberry in de eerste drie maanden gaan aankijken. Wanneer hij na drie maanden zijn zaken op orde zou hebben en Amsterdam hem beviel zou zijn familie overkomen.

Mr. Queensberry is ingenieur. Hij is geboren in Sidney en heeft gestudeerd aan de Australian National University in Canberra. Zoals veel Angelsaxen is hij dol op *outdoor-sports* en houdt hij van het caféleven. Voor zijn kinderen wil hij wat ruimte, goed internationaal onderwijs en een veilige omgeving. Heel normale dingen eigenlijk. Cultuur speelt in zijn overwegingen een veel minder grote rol. Wat dat betreft laat hij zich verrassen door het aanbod ter plekke. Mr. Queensberry heeft al in München en Kopenhagen gewoond en gewerkt, twee Europese hot-spots als het gaat om technologie-ontwikkeling.

## Australische expats: top 3 van de wereld

Australische expats vormen samen met de Braziliaanse en de Ierse de top 3 van welvarendste expats ter wereld (*figuur 2*). Er wonen in Amsterdam tenminste 17.663 expats met een zelfde culturele achtergrond als mr. Queensberry (*figuur 3*). We meten die culturele achtergrond natuurlijk af aan nationaliteit, maar daar zit meer achter (*zie boxtekst*).

*Figuur 2 De welvarendste expats: Brazilianen, Ieren en Australiërs* Bron: HSBC, Expat Explorer Research



### **Figuur 3 Verdeling Angelsaksen in Amsterdam**

Land van herkomst	Aantal in Amsterdam
Australië	1.200
Canada	1.100
Ierland	1.100
Nieuw Zeeland	400
UK	8.600
USA	5.500

Bron: Gemeente Amsterdam/Het Parool

### **Vestigingsklimaat volgens Geert Hofstede: allemaal andersdenkenden**

Eind jaren negentig veroverde de Nederlandse sociaal-wetenschapper Geert Hofstede de wereld met zijn studie *Allemaal Andersdenkenden*. Hij ontwikkelde een theorie rond vijf verschillende culturele dimensies: macht, individualisme, mannelijkheid, omgaan met onzekerheid en lange termijn denken. Aan de hand van deze vijf dimensies bracht hij in kaart welke landen wat betreft arbeidscultuur bij elkaar passen en hoe buitenlandse investeringen aan de hand van een goede verwerking van deze dimensies goed kunnen renderen.

#### **Figuur 4 De vijf culturele dimensies van Hofstede**

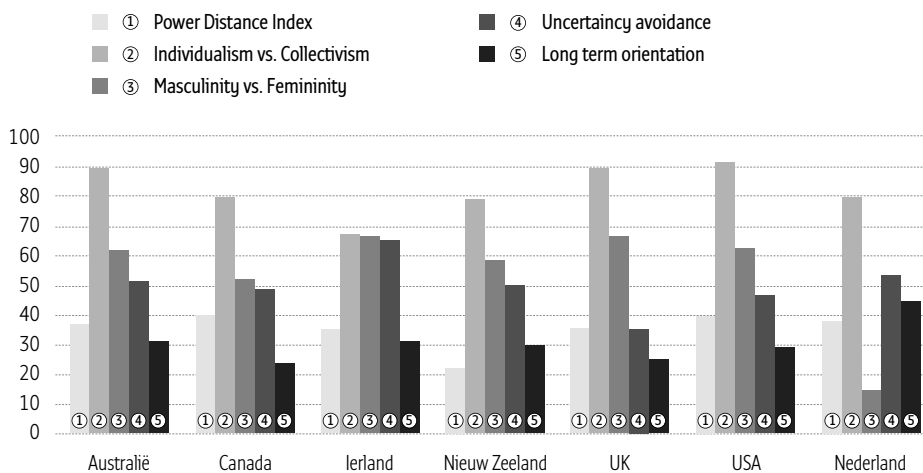
- 1. Power Distance Index** De mate waarin mensen binnen organisaties in een land verwachten en accepteren dat de macht ongelijk verdeeld is.
- 2. Individualism vs. Collectivism** Een samenleving is individualistisch als de onderlinge banden tussen individuen los zijn: iedereen wordt geacht uitsluitend te zorgen voor zichzelf en voor zijn of haar naaste familie. Een samenleving wordt collectivistisch gevonden wanneer de individuen vanaf hun geboorte opgenomen zijn in sterke, hechte groepen, die hun levenslang bescherming bieden in ruil voor onvoorwaardelijke loyaliteit.
- 3. Masculinity vs. Femininity** Een samenleving is masculien als er wordt verwacht assertief en hard te zijn en te zijn gericht op materieel succes. Een samenleving is feminien als er wordt verwacht bescheiden en teder te zijn en te zijn gericht op de kwaliteit van het bestaan men is gericht op communicatieve vaardigheden, conflictvermijding en gelijkheid tussen personen.
- 4. Uncertainty avoidance** Onzekerheidsvermijding is de mate waarin de leden van een cultuur zich bedreigd voelen door onzekere of onbekende situaties; dit gevoel wordt onder andere uitgedrukt in nerveuze spanning en een behoefte aan voorspelbaarheid; aan formele of informele regels.
- 5. Long term orientation** In hoeverre plannen de mensen in een land vooruit en houden ze in hun handelen rekening met de lange in plaats van de korte termijn.

Bron: <http://hmestrum.blogs.com>

Onze mr. Queensberry past in het patroon dat de Angelsaksische landen op cultureel vlak met elkaar delen. Redelijk egalitair (lage score op *power distance*), individualistisch, redelijk masculien, een gebalanceerde score op

onzekerheidsmijding en redelijk op de korte termijn georiënteerd. Dat is een cultureel patroon dat redelijk goed past op het Nederlandse beeld, met als uitzondering de veel feminienere score van Nederland.

Figuur 5 Angelsaksen en Nederlanders gemeten aan de vijf culturele dimensies van Hofstede



### Mr. Queensberry regelt zijn zaken in Amsterdam: wonen en scholen

Voor mr. Queensberry is het van groot belang dat hij dicht bij zijn werk woont, de winkels in de buurt lang open zijn en dat hij in de buurt zit van sportmogelijkheden. Hulp bij het zoeken van een huis en het verkrijgen van de juiste papieren was gemakkelijk te vinden.

Voor aankomst was veel van het papierwerk al via internet te regelen en bij aankomst was alleen een bezoek aan het expatcenter nodig om aan het werk te kunnen. Via de vrije sector had mr. Queensberry al snel een mooi huis gevonden in de Rivierenbuurt. Voor zijn twee kinderen was informatie over scholen via internet snel gevonden. Amsterdam heeft verschillende internationale scholen en mr. Queensberry koos voor de *British School of Amsterdam*.

### Openbaar vervoer

Belangrijke adressen voor mr. Queensberry zijn de school van zijn kinderen (tram 12 of 5 minuten fietsen), het Amsterdam Science Park (23 minuten met bus 15 en bus 152 of 30 minuten fietsen), het WTC (15 minuten met bus 15 of 5 minuten fietsen) en Schiphol waar hij binnen een half uur kan zijn. Wanneer hij zijn zus in Londen wil opzoeken staat hij om half negen op en stapt hij om tien over tien lokale tijd bij Greenpark uit de Jubilee Line, om dan door Greenpark naar zijn zus te lopen.

### Sport en social life

Voor expats die zich – letterlijk en figuurlijk – in een voor hen nieuw land willen bewegen is sport een belangrijk middel. Sport is laagdrempelig, universeel en een belangrijke toegang tot sociale contacten binnen en buiten de eigen expat-gemeenschap.

Na twee maanden lang alles te hebben uitgezocht en geregeld wat belangrijk was voordat zijn familie komt gaat mr. Queensberry eens kijken of hij zichzelf ook kan vermaken in Amsterdam. Hij klapt zijn laptop open, die hem tot nu toe uiterst dienstbaar is geweest met het regelen van zijn zaken in Nederland en gaat op zoek.

Aangezien voetbal volksport nummer één is en hij vindt dat hij zich wel een beetje moet aanpassen gaat hij daar eerst eens naar op zoek. Na een uur zoeken merkt hij dat er weinig tot geen Engelstalige informatie te vinden is over het voetballen bij clubs als expat.

Dan roeien! Nederland is uitermate geschikt voor de roeisport en het is een sport die er voor mr. Queensberry altijd bijzonder aantrekkelijk heeft uitgezien. Verder dan wat algemene informatie over de roeisport in Nederland komt hij op internet echter weer niet. Mr. Queensberry moet verbaast de conclusie trekken dat ondanks dat iedereen die hij tegenkomt Engels lijkt te spreken, Nederland digitaal nog niet zo ver is. Enkel bij rugby en cricket vond hij Engelstalige websites.

### **Wat zijn de ervaringen van mr. Queensberry**

Na drie maanden heeft mr. Queensberry een goed beeld van wat Amsterdam hem te bieden heeft. Dat het weer niet altijd even goed is wist hij van tevoren, dat de natuur om Amsterdam heen niet groots en overweldigend is had hij ook van te voren al gezien. Het zoeken van een huis verliep soepel en het regelen van de juiste papieren om aan het werk te kunnen worden door het Amsterdam Expat Center snel in orde gebracht. Over het feit dat mr. Queensberry al zijn belangrijke adressen lopend of met de fiets kan bereiken is hij erg enthousiast. Ook kan hij in drie uur van deur tot deur bij zijn zus in Londen zijn (toen hij in Canberra studeerde deed hij er vier uur over met de Greyhound bus over de interstate om zijn ouders in Sydney op te zoeken). Een school voor zijn kinderen was gemakkelijk te vinden en benaderen en was bovendien in de buurt waar mr. Queensberry graag wilde wonen. Toen mr. Queensberry echter met zijn vrije tijd aan de slag wilde stuitte hij op een probleem. Er was vrijwel geen Engelstalige info te vinden over sport in Nederland.

Dat is een verhoudingsgewijs klein, maar niet onbelangrijk aandachtspunt voor Amsterdam. Al met al zijn zaken voor expats goed geregeld en is het een goede en overzichtelijk biotoop, met goede verbindingen, kleine afstanden, een goede woningmarkt als je zoveel te besteden hebt en goed internationaal onderwijs. Dat is allemaal prettig en belangrijk. Een volgende stap is het versterken van de binding tussen de expats en het sociale leven in Amsterdam en Nederland. We hebben daar in dit voorbeeld de sport voor gekozen, deels als metafoor – sport als toegang tot een divers netwerk van sociale contacten – en deels omdat sport en buitenactiviteiten voor een belangrijke groep expats (de Angelsaksische beta-man – we ontkomen niet aan stereotypen in een analyse als deze) inderdaad een belangrijke activiteit is, waarmee een woonplek aan aantrekkelijkheid wint.

Het idee om een Amsterdam City Index te ontwikkelen, komt van het bestuur van Amsterdam City, de ondernemersvereniging van de Amsterdamse binnenstad. Amsterdam City kent de jaarlijkse traditie van De Economische Les, die reflecteert op de economie van stad en binnenstad. Amsterdam City doet dat aan de hand van de Amsterdam City Index. Hoe ontwikkelt de economische kracht van stad en binnenstad zich van jaar tot jaar? Hoe staat het met het concurrerend vermogen? En als het goed gaat, gaat het dan over de hele linie goed, of zijn er zaken die achterblijven? En als het slecht gaat, waar ligt dat dan aan?

### 1. De indicatoren

Er bestaat niet een enkel statistisch cijfer voor economische kracht. Economische kracht is in de Amsterdam City Index opgebouwd uit een serie gewogen en geordende indicatoren. De 39 parameters van de Amsterdam City Index zijn het resultaat van een proces van zoeken, discussiëren en wegen. Er is goed gekeken naar literatuur, naar andere indexen, naar andere (buitenlandse) steden. De 39 indicatoren zijn ondergebracht in zes categorieën:

- 1.verdienvermogen
- 2.city quality
- 3.vestigingsklimaat
- 4.arbeidsmarkt
- 5.toerisme & leisure
- 6.bereikbaarheid.

Deze categorieën geven zes cruciale factoren voor de kracht van de lokale economie weer. De zes worden op hun beurt weer gevormd uit vijf tot negen indicatoren: van de omzet van het grootwinkelbedrijf tot het aantal reizigerskilometers in het openbaar stadsvervoer. De keuze voor de indicatoren komt net als de categorieën

voort uit inzichten uit economisch onderzoek en is verder uitgewerkt in discussies met het bestuur van Amsterdam City, gebruikerspanels en een deskundigenpanel. Door argumenten voor en tegen de zin en onzin van verschillende indicatoren is een afgewogen beeld ontstaan dat de economische kracht van de binnenstad van Amsterdam dekt.

De discussie over welke factoren nu doorslaggevend zijn, is daarmee niet beslecht. De Amsterdam City Index is een container. Maar wel een container waarmee een educated guess naar de economische staat van de binnenstad van Amsterdam kan worden gedaan.

### 2. Eisen aan de indicatoren

De 39 indicatoren hebben allemaal inhoudelijk te maken met de binnenstad. Maar ze moeten ook technisch kloppen. Dat betekent drie dingen.

- Het gebruikte cijfer moet zuiver zijn en echt iets voorstellen. Veel zaken zijn helemaal niet meetbaar. Zelfs alledaagse zaken zijn vaak niet in een zuiver cijfer uit te drukken, zoals vacatures. Het CWI houdt ze bij, het CBS ook en er zijn commerciële databanken die door advertenties de vraagzijde van de markt in kaart brengen. Maar in sommige voor Amsterdam belangrijke branches – media en creatieve zakelijke dienstverlening – worden vacatures slecht bijgehouden. Talenten worden aangenomen wanneer er kansen zijn, niet pas als er een werkplek vrij komt.
- De bron van de cijfers moet stabiel zijn, om twee redenen. In de eerste plaats gebruikt de Amsterdam City Index voor het grootste deel bestaande cijfers, meestal uit openbare bronnen. Die bronnen moeten gebaseerd zijn op eenduidige gegevens. In de tweede plaats

moet het waarschijnlijk zijn dat de bron ook komende jaren beschikbaar is en actueel is. Als stabiliteit het criterium is, dan vallen sommige voor de hand liggende cijfers af. Zo is het niet mogelijk om jaarlijks actuele cijfers te verkrijgen over het opleidingsniveau van de beroepsbevolking in de stad, laat staan per stadsdeel.

- Dan is er nog het probleem dat sommige indicatoren medebepalend zijn voor het economisch klimaat, maar zich niet objectief laten meten. We besteden aan twee van die indicatoren veel aandacht door gezaghebbende woordvoerders rapportcijfers te laten geven: voor homotolerantie – als indicator voor verdraagzaamheid en ‘open mindedness’ in de stad; een belangrijke internationale concurrentievoorwaarde – en voor de ruimtelijke en architectonische kwaliteit van de binnenstad.

De 39 indicatoren zijn geijkt op het peiljaar 2005. Dat is op 100 gesteld en de Amsterdam City Index geeft de ontwikkeling aan ten opzichte daarvan. Om meerdere redenen is 2005 een goede maatstaf. Ten eerste: de beschikbaarheid van gegevens. Om die reden viel het jaar 2000 – dat een veel grotere symbolische waarde heeft dan 2005 – af. Te veel gegevens die de Index wilde gebruiken waren afwijkend gemeten of niet beschikbaar. Ten tweede was 2005 in economisch opzicht een tussenjaar: na de recessie die volgde op de dotcom-hype, maar weer net voor de fors aantrekende economie van de afgelopen paar jaar.

Voor niet alle indicatoren was een cijfer over 2009 beschikbaar bij het afronden van de Amsterdam City Index. De Index maakt daarom gebruik van het meest recente beschikbare cijfer. Dat betekent dat voor sommige indicatoren voor het indexcijfer over 2009 een cijfer over 2009 kan worden opgenomen en voor andere

moet worden volstaan met 2008. Door dat consequent te doen voor de jaren daarvoor, ontstaat toch een consistente trend.

### 3. Gewicht van de indicatoren

Na wikken en wegen blijven er 39 stabiele indicatoren over. Dan komt de vraag hoe die indicatoren zich tot elkaar verhouden. Ze zijn allemaal medebepalend voor de economische kracht van Amsterdam, maar ze vertonen ingewikkelde samenhangen en zijn niet allemaal even doorslaggevend. Hoe te bepalen met welk gewicht een indicator meedoet?

Zo'n vraag kan twee kanten op. De eerste is die van de modellenbouw aan de hand van econometrische analyses. Dat suggereert een verborgen werkelijkheid, die ontdekt kan worden door complexe rekenmethodes. Maar een stad is te complex voor één model. Cijfers, feiten en onderzoek zijn nodig om dingen plausibel te krijgen, maar zonder visie en argumentatie lukt dat niet.

Daarom is gekozen voor een andere weg: de vraag naar de onderlinge verhouding van de indicatoren is voorgelegd aan beoogde gebruikers van de Index en deskundigen uit verschillende sectoren en van binnen en buiten Amsterdam. In een reeks panelgesprekken is gediscussieerd over het belang van de indicatoren voor de Index. Na een debat over hoe de economische kracht van de (binnen)stad weer te geven, zijn de paneldeelnemers gevraagd om individueel gewichten te verbinden aan de categorieën en de indicatoren. Die uitkomst is bepalend geweest voor de vraag hoe zwaar welke indicator meetelt.

Aan het begin van elk hoofdstuk is aangegeven hoe zwaar elke indicator meeweegt in de desbetreffende categorie. De gewichten van de cate-

gorieën – op hun beurt – vindt u aan het begin van hoofdstuk 1: het overzichtshoofdstuk over de ontwikkeling van de Amsterdam City Index. Daarna volgen de zes hoofdstukken, die elke ingaan op één van de categorieën.

#### 4. Gebruikswaarde van de Index

De eerste gebruikswaarde van de Amsterdam City Index is de inzichtwaarde. Het indexcijfer zelf is een compacte, maar plausibele benade-

ring van het fenomeen economische kracht. Onder dat eindcijfer liggen de cijfers per parameter. Daaruit kan worden afgelezen welke parameter goed gaat of juist achter blijft.

De tweede waarde is de actiewaarde. De Index kan bemoedigen en verontrusten. De Index is een hulpmiddel bij agendasetting: waar moet het economisch debat over gaan?

## Bronnen

### HOOFDSTUK 2: VERDIENVERMOGEN

#### Omzet grootwinkelbedrijf binnenstad

Geïndexeerde omzetcijfers van enkele grote retailbedrijven in Stadsdeel Centrum, gewogen naar bezoekersaantallen (2008 op basis van verwachtingen van de bedrijven zelf).

*Bron: vijf retailbedrijven.*

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>108</b>	<b>113</b>	<b>115</b>	<b>111</b>

#### Bezoekersaantallen grootwinkelbedrijf binnenstad

Bezoekersaantallen van enkele grote retailbedrijven in Stadsdeel Centrum (2008 op basis van verwachtingen van de bedrijven zelf). *Bron: zes retailbedrijven.*

2005	2006	2007	2008	2009
<b>100</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>95</b>

#### Huurprijs winkels binnenstad

Het gemiddelde van de boven- en ondergrens van zes straten in Stadsdeel Centrum (Damrak, Heiligeweg, Rokin, Leidsestraat, Kalverstraat en Nieuwe Dijk) in euro's per m<sup>2</sup> per jaar; peildatum: 1 januari 2009. *Bron: DTZ Zadelhoff.*

2005	2006	2007	2008	2009
962,90	1.006,25	1.093,75	1.177,10	1.666,67
<b>100</b>	<b>105</b>	<b>114</b>	<b>122</b>	<b>173</b>

#### Revpar hotels

Revenue per available room in euro's, afkomstig uit een database van 74 hotels met meer dan 14.000 kamers in Amsterdam. *Bron: Horwath HTL.*

2005	2006	2007	2008	2009
90	109	114	100	nbn
<b>100</b>	<b>121</b>	<b>127</b>	<b>111</b>	

#### Huizenprijs binnenstad

Gemiddelde koopprijs per perceel in Stadsdeel Centrum (exclusief nieuwbouwwoningen; indicator voor verdienend vermogen van de vastgoedsector).

*Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 14.4.2.*

2005	2006	2007	2008	2009
216	277	315	312	nbn
<b>100</b>	<b>128</b>	<b>146</b>	<b>144</b>	

#### Goederenomslag Haven

Totale goederenomslag in de Amsterdamse haven in miljoenen tonnen. *Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 12.1.2.*

2005	2006	2007	2008	2009
53,819	61,011	65,353	75,750	nbn
<b>100</b>	<b>113</b>	<b>121</b>	<b>141</b>	

## Vrachtvervoer Schiphol

Totaal aangekomen en verzonden vrachtvervoer op Amsterdam Airport Schiphol in tonnen.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 12.2.1.

2005	2006	2007	2008	2009
1.451.860	1.528.507	1.612.290	1.567.711	nmb
<b>100</b>	<b>105</b>	<b>111</b>	<b>108</b>	

## Koopkrachtbinding niet-dagelijkse goederen binnenstad

Percentage koopkrachtbinding voor niet-dagelijkse goederen Stadsdeel Centrum (tweejaarlijks cijfer).

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 12.4.1.

2005	2006	2007	2008	2009
62,1	62,1	62,0	62,0	62,0
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

## HOOFDSTUK 3: CITY QUALITY

### Quality of Living

Mercer is een internationaal adviesbureau dat elk jaar hun gezaghebbende Quality of Living Survey uitbrengt: een top 50 van de meest aantrekkelijke steden, gemeten aan de hand van een aantal criteria die door expats gesteld zijn. Bron: Mercer's Quality of Living Survey 2009.

2005	2006	2007	2008	2009
105,7	105,7	105,7	105,7	105,7
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

## Aantal studenten UvA en VU

Aantal WO studenten ingeschreven bij Universiteit van Amsterdam en Vrije Universiteit.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 6.5.4.

2005	2006	2007	2008	2009
40.895	42.825	44.342	46.360	49.315
<b>100</b>	<b>105</b>	<b>108</b>	<b>113</b>	<b>121</b>

## Luchtkwaliteit

Fijnstof (TEOM) PM 10 in de buitenlucht op de Stadhouderskade (jaargemiddelde van de 24-uursgemiddelde stofmetingen in microgram per m3).

derskade (jaargemiddelde van de 24-uursgemiddelde stofmetingen in microgram per m3).

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 10.2.5.

2005	2006	2007	2008	2009
26	29	31	25	nmb
<b>100</b>	<b>90</b>	<b>84</b>	<b>104</b>	

## Aangiften diefstal binnenstad

Totaal aantal aangiften diefstal in Stadsdeel Centrum; voor 2009 is een voorlopig cijfer opgenomen (het twaalfmaands cijfer van september 2008 tot en met augustus 2009).

Bron: Veiligheidsmonitor Amsterdam (buurtcijfers.eenveiligamsterdam.nl).

2005	2006	2007	2008	2009
18.042	16.480	16.375	14.640	13.632
<b>100</b>	<b>109</b>	<b>110</b>	<b>123</b>	<b>132</b>

## Aangiften geweld binnenstad

Totaal aantal aangiften geweld in Stadsdeel Centrum; voor 2009 is een voorlopig cijfer opgenomen (het twaalfmaands cijfer van september 2008 tot en met augustus 2009).

Bron: Veiligheidsmonitor Amsterdam (buurtcijfers.eenveiligamsterdam.nl).

2005	2006	2007	2008	2009
2.172	2.285	2.383	2.186	2.204
<b>100</b>	<b>95</b>	<b>91</b>	<b>99</b>	<b>99</b>

## HOOFDSTUK 4: VESTIGINGSKLIMAAT

### Concurrentiekracht ECM

De European Cities Monitor geeft sinds 1990, 33 Europese steden een 'rapportcijfer' op basis van een survey onder 500 Europese bedrijven, waarin wordt gevraagd naar diverse aspecten van het zakelijk klimaat in een stad.

Bron: Cushman & Wakefield, European Cities Monitor 2000.

2005	2006	2007	2008	2009
0,24	0,23	0,25	0,24	0,20
<b>100</b>	<b>96</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>83</b>



## Aantal bedrijfsvestigingen

Totaal aantal bedrijfsvestigingen in Amsterdam;  
peildatum 1 januari 2009. Bron: Kamer van Koophandel Amsterdam.

2005	2006	2007	2008	2009
64.635	67.029	70.086	75.194	80.664
<b>100</b>	<b>104</b>	<b>108</b>	<b>116</b>	<b>125</b>

## Leegstand kantoren

Percentage leegstaande kantoorroimte van de totale  
kantoorvoorraad Amsterdam; peildatum: 1 januari 2009.

Bron: Kantorenmonitor ([www.kantorenmonitor.nl](http://www.kantorenmonitor.nl)).

2005	2006	2007	2008	2009
17,2	17,9	17,9	16,2	15,1
<b>100</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>106</b>	<b>114</b>

## Vloeroppervlak kantoren in gebruik

Absoluut vloeroppervlak van de totale kantoorvoorraad in  
gebruik in Amsterdam; peildatum: 1 januari 2009.

Bron: Kantorenmonitor ([www.kantorenmonitor.nl](http://www.kantorenmonitor.nl)).

2005	2006	2007	2008	2009
5.940.000	5.980.000	5.990.000	6.090.000	6.230.000
<b>100</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>103</b>	<b>105</b>

## WOZ waarde niet-woningen

Totale waarde van alle niet-woningen in Stadsdeel Centrum,  
bepaald door de gemeente volgens Wet waardering  
Onroerende Zaken. Bron: DBGa, Gemeente Amsterdam.

2005	2006	2007	2008	2009
6,9 mld	6,9 mld	7 mld	6,9 mld	nmb
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>100</b>	

## Startende ondernemers

Aantal startende ondernemers in Stadsdeel Centrum.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 4.3.13.

2005	2006	2007	2008	2009
1.004	1.032	1.025	1.301	nmb
<b>100</b>	<b>103</b>	<b>102</b>	<b>130</b>	

## Westerse allochtonen

Aantal westerse allochtonen woonachtig in Amsterdam;  
peildatum: 1 januari 2009.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 2.1.7.

2005	2006	2007	2008	2009
104.732	105.112	104.742	107.422	111.640
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>107</b>

## HOOFDSTUK 5: ARBEIDSMARKT

### Arbeidsplaatsen

Aantal werkzame personen (meer dan 12 uur per week)  
in Stadsdeel Centrum; peildatum: 1 januari 2009.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 4.3.4.

2005	2006	2007	2008	2009
83.734	84.413	85.270	87.031	90.075
<b>100</b>	<b>101</b>	<b>102</b>	<b>104</b>	<b>108</b>

### WO afgestudeerden

Geslaagden voor afsluitende universitaire examens  
Universiteit van Amsterdam en Vrije Universiteit.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 6.5.5.

2005	2006	2007	2008	2009
7.031	7.942	8.887	8.721	nmb
<b>100</b>	<b>113</b>	<b>126</b>	<b>124</b>	

### Werkloosheid

Aantal niet werkende werkzoekenden als percentage van  
de bevolking tussen 15 en 64 jaar in Stadsdeel Centrum;  
peildatum: 1 januari 2009.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 4.2.23.

2005	2006	2007	2008	2009
7,1	6,1	5,8	5,0	4,4
<b>100</b>	<b>116</b>	<b>122</b>	<b>142</b>	<b>161</b>

## Grijze druk

Verhouding tussen aantal personen van 65 of ouder ten opzichte van de zogenaamde 'productieve' leeftijdsgroep van 20 tot 65 jaar in Amsterdam. Peildatum 1 januari 2009. Bron: CBS Statline, Regionale Kerncijfers Nederland, Bevolking.

2005	2006	2007	2008	2009
16,7	16,7	16,6	16,5	16,3
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>102</b>

## Arbeidsongeschiktheid: WAO en WIA

Aantal arbeidsongeschiktheidsuitkeringen WAO en WIA in Stadsdeel Centrum; peildatum: 1 januari 2009.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 4.4.12 en 4.4.13.

2005	2006	2007	2008	2009
3.785	3.463	3.103	3.102	3.272
<b>100</b>	<b>109</b>	<b>122</b>	<b>122</b>	<b>116</b>

## HOOFDSTUK 6: TOERISME EN LEISURE

### Internationale congresbezoekers

Aantal bezoekers van congressen in Amsterdam, dat georganiseerd wordt door internationale organisaties.

Bron: ICCA.

2005	2006	2007	2008	2009
34.311	37.658	48.743	40.551	nbn
<b>100</b>	<b>110</b>	<b>142</b>	<b>118</b>	

### Passenger Terminal Amsterdam

Aantal bezoekende cruisepassagiers via PTA (2009 op basis van verwachtingen van PTA). Bron: PTA.

2005	2006	2007	2008	2009
122.105	123.002	147.947	226.788	180.000
<b>100</b>	<b>101</b>	<b>121</b>	<b>186</b>	<b>147</b>

### Hotelovernachtingen

Het totaal aantal hotelovernachtingen gedurende een jaar in Amsterdam.

Bron: O+S, Amsterdam in cijfers 2009, tabel 12.3.8.

2005	2006	2007	2008	2009
8.199.000	8.587.000	8.844.000	8.310.000	nbn
<b>100</b>	<b>105</b>	<b>108</b>	<b>101</b>	

### Hotelovernachtingen in 3, 4 en 5 sterrenhotels

Het aantal hotelovernachtingen in 3,4, en 5 sterrenhotels gedurende een jaar in Amsterdam.

Bron: O+S, Amsterdam in cijfers 2009, tabel 12.3.8.

2005	2006	2007	2008	2009
6.105.000	6.171.000	6.236.000	5.714.000	nbn
<b>100</b>	<b>101</b>	<b>102</b>	<b>94</b>	

### Rondvaartbezoekers

Het totaal aantal bezoekers van alle rondvaarten gedurende een jaar. Bron: ATCB.

2005	2006	2007	2008	2009
2.847.000	3.143.000	3.205.000	2.692.000	nbn
<b>100</b>	<b>110</b>	<b>113</b>	<b>95</b>	

### Museumbezoek

Aantal bezoekers in de tien best bezochte culturele en historische musea; in 2008 waren dat: Van Gogh Museum, Rijksmuseum, Anne Frankhuis, Museum Het Rembrandthuis, KIT Tropenmuseum, Amsterdams Historisch Museum, Stedelijk Museum, Joods Historisch Museum, Foam Fotografiemuseum en De Oude Kerk. Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 9.1.4 (bron O+S: musea / ATCB).

2005	2006	2007	2008	2009
4.404.000	5.095.000	4.930.000	4.734.000	nbn
<b>100</b>	<b>116</b>	<b>112</b>	<b>107</b>	

### Bioscoopbezoek

Aantal bioscoopbezoekers in miljoenen in Amsterdam.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2008, tabel 9.1.3.

2005	2006	2007	2008	2009
2.730.000	3.000.000	3.120.000	3.270.000	nbn
<b>100</b>	<b>110</b>	<b>114</b>	<b>120</b>	

## Theater- en concertbezoek

Aantal bezoekers in de tien best bezochte theaters en concertzalen; in 2008 waren dat: Het Concertgebouw, Paradiso, Koninklijk theater Carré, Melkweg, Het Muziektheater, Stadsschouwburg, De Meervaart, De Kleine Komedie, Muziekgebouw aan 't IJ en het Bimhuis.

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 9.1.1.

2005	2006	2007	2008	2009
2.816.000	2.754.000	2.869.000	2.962.000	nmb
<b>100</b>	<b>98</b>	<b>102</b>	<b>105</b>	

## HOOFDSTUK 7: BEREIKBAARHEID

### Bereikbaarheid binnenstad

Het aantal te bereiken inwoners vanaf de Munt binnen 30 minuten voor de fiets of auto en binnen 45 minuten voor openbaar vervoer (tweejaarlijks cijfer).

Bron: Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam.

2005	2006	2007	2008	2009
2.820.400	2.820.400	2.849.300	2.849.300	nmb
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	

### Reizigers Amsterdam Centraal Station

Gemiddeld aantal in- en uitstappende reizigers NS treinen op Amsterdam Centraal Station op een doordeweekse dag.

Bron: NS, Regiodirectie Randstad Noord, Amsterdam Centraal.

2005	2006	2007	2008	2009
149.000	156.000	166.000	165.000	nmb
<b>100</b>	<b>105</b>	<b>111</b>	<b>111</b>	

### Parkeerdruk binnenstad

Aantal bezette openbare parkeerplaatsen op straat in Stadsdeel Centrum.

Bron: Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam.

2005	2006	2007	2008	2009
9.848	9.389	9.981	11.400	nmb
<b>100</b>	<b>95</b>	<b>101</b>	<b>116</b>	

## Aangekomen passagiers op Schiphol

Totaal aantal aangekomen passagiers op Amsterdam Airport Schiphol in miljoenen (exclusief transfers).

Bron: O+S, Amsterdam in Cijfers 2009, tabel 12.2.2.

2005	2006	2007	2008	2009
21,927	22,907	23,850	23,704	nmb
<b>100</b>	<b>104</b>	<b>109</b>	<b>108</b>	

## Aantal reizigers openbaar stadsvervoer

Aantal vervoerde reizigers binnen het GVB-lijnvervoer in Amsterdam in miljoenen.

Bron: GVB, Feiten en Cijfers op [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl).

2005	2006	2007	2008	2009
248	253	260	264	nmb
<b>100</b>	<b>102</b>	<b>105</b>	<b>106</b>	

## Reizigerskilometers openbaar stadsvervoer

Totaal aantal reizigerskilometers binnen het GVB-lijnvervoer in Amsterdam in miljoenen.

Bron: GVB, Feiten en Cijfers op [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl).

2005	2006	2007	2008	2009 -
956	987	957	967	nmb
<b>100</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	

## Colofon

### Levering van gegevens

Judith van Deelen	DTZ Zadelhoff
Jos van den Elshout	DIW Gemeente Amsterdam
Nelly Kalfs	DIW Gemeente Amsterdam
Dick de Graaff	Passenger Terminal Amsterdam
René Wildeman	Hotel Amsterdam - De Roode Leeuw
Daniëlle Blumink	ATCB
Mark Horsman	Amsterdam Congresbureau
Jan Jans	Kamer van Koophandel Amsterdam
Carola Belderbos	NS

En de zes retailbedrijven, die omwille van de marktgevoeligheid van de door hun verstrekte bedrijfsinformatie anoniem willen blijven.

### Deelnemers sneak previews

Friso Hylkema	P1 Parking
Nelly Kalfs	DIW Gemeente Amsterdam
Hans van Wijk	Amsterdam in Business, Gemeente Amsterdam
Maarit Boks	Stadsdeel Centrum
Ton Sluijter	Stadsdeel Centrum
Rob Stam	Stadsdeel Centrum
Edward Loos	Stadsdeel Centrum
Jappie van der Heide	Rabobank Amsterdam
Adri-Jo Dielissen	De Bijenkorf
Dick de Graaff	Passenger Terminal Amsterdam
René Wildeman	Hotel Amsterdam - De Roode Leeuw
Ties van Dijk	Vola Sanitair
Salomé Bentinck	Universiteit van Amsterdam
Lesley Bamberger	Kroonenberg Groep
Guido Frankfurter	
Rosan Sierhuis	Kamer van Koophandel, Amsterdam
Ton Geuzendam	Kamer van Koophandel, Amsterdam

Farid Tabarki	ZeeStrand
Angelique Stolk	Amsterdam Diamond Center
Christine Govaert	Amsterdam City
Guus Bakker	Amsterdam City

### Begeleiding Amsterdam City

*Bureau manager*  
Christine Govaert

#### *Dagelijks bestuur*

Janny Alberts	NV Zeedijk
Guus Bakker	Beurs van Berlage
Gijsbert Boer	ABN AMRO
Patrick van Bruggen	P1 Parkings
Kees Klesman	Madame Tussauds
Willem Koster	Maison de Bonneterie
Sander Kok	Antiquariaat A.Kok & Zn.
René Wildeman	Hotel Amsterdam - De Roode Leeuw

#### *Algemeen bestuur*

Salomé Bentinck	Universiteit van Amsterdam
Janrense Boonstra	Het Rembrandthuis
Jan Philippen	Holland Casino
Adri-Jo Dielissen	De Bijenkorf
Ties van Dijk	Vola Sanitair
Herman Dupon	Albert Heijn
Frans Esselaar	Grootwinkelbedrijven Amsterdam Centrum
Dick de Graaff	Passenger Terminal Amsterdam
Jappie van der Heide	Rabobank Amsterdam
Maurice Herms	Heineken
Kasper van Noppen	BBK/Door Vriendschap Sterker
Ronald Wiggers	NV Stadsgoed
Robert Guijt	Koninklijk Theater Carré
Lesley Bamberger	Kroonenberg Groep

Het bestuur van Amsterdam City zorgde voor begeleiding van het project. Van hen is het idee afkomstig, zij droegen vanaf het begin ideeën aan en leverden opbouwende kritiek over inzichtelijkheid en bruikbaarheid.

We zijn allen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van de Amsterdam City Index zeer erkentelijk voor hun medewerking.

### **Uitgave**

Amsterdam City  
januari 2010

### **Contactpersoon**

Christine Govaert, *bureaumanager Amsterdam City*

### **Samenstelling**

*Blaauwberg*  
Aart van Bochove  
Michaël Roumen  
Jeroen Bos  
Kees Kanbier

### **Fotografie**

Marian van de Veen-van Rijk

### **Vormgeving**

Studio René Bakker, Amsterdam

### **Drukwerk**

Drukkerij Leijten, Amsterdam Centerport



“Het stoplicht sprong op rood en nog was ik niet weg. Ik stond zowaar in een fietsfile.”

Christine Govaert, bureaumanager Amsterdam City



Rabobank



## Steun voor de Amsterdam City Index

De methode waarmee deze Index tot stand is gekomen, is des ondernemers: tijdens de sneak previews werden de cijfers op basis van ervaring onderling vergeleken met als ultieme doel de juiste actie te vinden. Vorig jaar zijn de Founding Fathers gestart met de ondersteuning van de Amsterdam City Index waarbij in tegenstelling tot wat gebruikelijk is deze vier geen branche exclusiviteit verlangden. Zij vonden de Index dermate belangrijk, dat zij graag de handen ineen sloegen.

De vier Founding Fathers zijn:

- *Kroonenberg Groep*
- *NV Stadsgoed*
- *Rabobank*
- *ABN AMRO*



Voor de Amsterdam City Index van 2010 is er vanuit de voortdurende actualiteit gekozen voor een extra themahoofdstuk bereikbaarheid. Evenals bij de Founding Fathers vonden de twee parkeerexploitanten P1 en Q-park een branche exclusiviteit niet van belang. Daar is het onderwerp té belangrijk voor.

Themahoofdstuk bereikbaarheid sponsoren zijn:

- *P1 Parkings*
- *Q-park*



studio ● rené bakker  
ontwerp ● productie

BEURS VRN BERLAGE

Daarnaast zijn er ook sponsors die in geld of in natura de Index mogelijk maken:

- *Kamer van Koophandel*
- *Stadsdeel Centrum*
- *Gemeente Amsterdam*
- *Bureau Blaauwberg*
- *Studio René Bakker*
- *Beurs van Berlage*

Amsterdam City  
Damrak 279  
1012 ZJ Amsterdam  
tel. 020 - 622 49 31  
fax 020 - 618 93 55  
secretariaat@amsterdamcity.nl  
www.amsterdamcity.nl

Het mag duidelijk zijn dat de herkomst van het geld of hulp op geen enkele manier de uitkomsten van het onderzoek heeft beïnvloed. Amsterdam City - met als doelstelling: voor een economisch gezonde binnenstad, elk jaar beter - is er trots op dat zij onder haar leden zoveel mensen en bedrijven bereid vindt geld beschikbaar te stellen voor onafhankelijk onderzoek.



