Gemeente Amsterdam



Stad in Balans

Startdocument

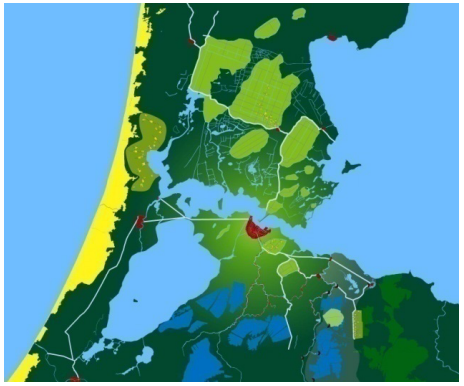
28 mei 2015

Stad in Balans

Startdocument

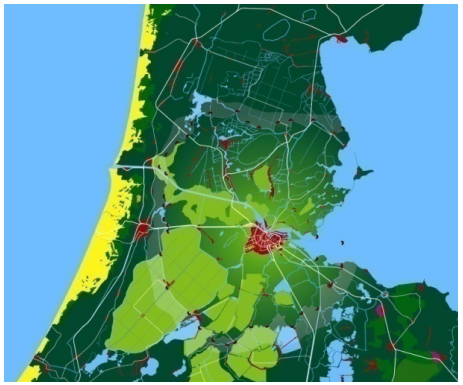
Handelsstad

- trekvaarten
- droogmakerijen
- stadsuitbreiding
- vestingwerken



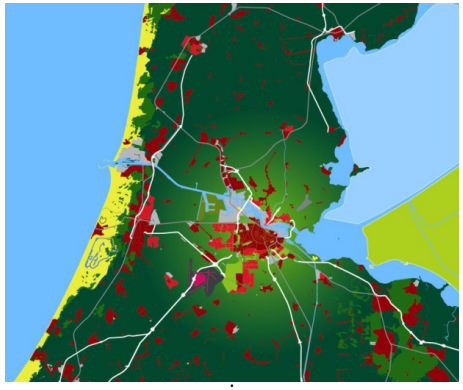
Industriële stad

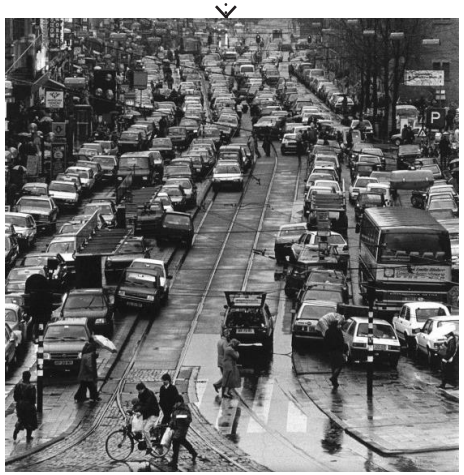
- spoorwegen
- fabrieken
- elektriciteit
- riool



Moderne stad

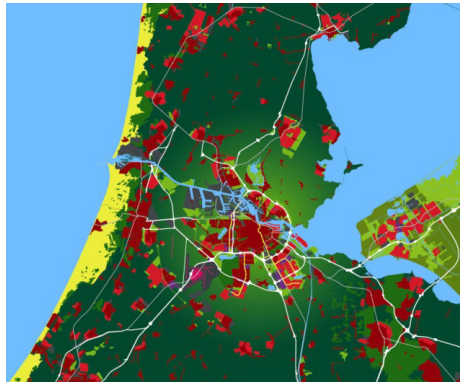
- snelwegen
- logistieke knooppunten
- kantoren
- suburbanisatie & spreiding

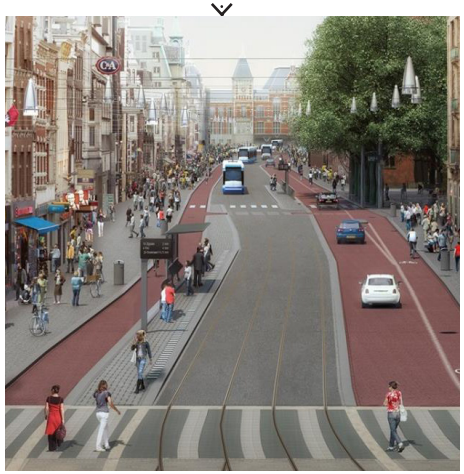




Kennisstad

- internet
- openbare ruimte & leefbaarheid
- deeleconomie
- transformatie & verdichting





1

Schaalsprongen in de geschiedenis van Amsterdam die gepaard gingen met economische, demografische en technologische vernieuwingen.

2

Het Damrak begin jaren '70 met zeven rijen auto's. De inrichting naar een autoluwe Damrak met meer ruimte voor de voetganger vergde een schaalsprong in het denken over het gebruik van de openbare ruimte.

Voorwoord

Het gaat goed met Amsterdam. Stad en regio groeien in vele opzichten. Het aantal inwoners neemt toe, net als de hoeveelheid bezoekers uit binnen- en buitenland en het aantal bedrijven en arbeidsplaatsen. De economische groei van de afgelopen decennia is hoger dan het landelijke gemiddelde. Ook de kwaliteit van leven is beter geworden. De stad heeft een enorme aantrekkingskracht, en de stad is veiliger dan ooit. De stad leeft en biedt kansen aan iedereen.

Dat Amsterdam groeit en verandert is niet nieuw. De stad heeft in de 17e en 19e eeuw vergelijkbare schaalsprongen gekend, die gepaard gingen met economische, demografische en technologische vernieuwing. Van een bloeiende 17e eeuwse stad van zeevaart en handel, groeide Amsterdam in de 19e eeuw uit tot een moderne stad dankzij de aanleg van het Noordzeekanaal, de havens en de nieuwe, opkomende industrie. Vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw ontstond meer welvaart voor steeds meer Amsterdammers, dankzij de groei van de dienstensector, infrastructuur en bereikbaarheid.

Nu staat de stad opnieuw voor een schaalsprong. Of beter gezegd: Amsterdam bevindt zich er midden in. Anno 2015 ontwikkelt Amsterdam zich als kennisstad met een hoogwaardige creatieve industrie en innovatieve starters. Het tempo waarin de stad groeit en verandert is ongekend.

Ontwikkelingen zoals internationalisering en de opkomst van de deeleconomie gaan hard. Ook de toename van het toerisme is boven alle verwachtingen.

Het college ziet de groei van de stad als een positieve ontwikkeling. Daar waar elders in Nederland en Europa krimp is en het voorzieningenniveau afneemt, liggen er voor Amsterdam vele kansen en mogelijkheden. Toch geldt dat niet in alle gevalle voor alle Amsterdammers. Het college is zich bewust van de dilemma's en spanningen die de schaalvergroting met zich meebrengt. De toegenomen drukte en overlast wordt voornamelijk ervaren in de openbare ruimte waarin we ons verplaatsen, de druk op functieveranderingen in de gebouwde ruimte en de effecten van de toegenomen vrije tijd. Druk op de stad kan ook het sociale evenwicht verstoren, de snelle groei kan de afstand tussen voorhoede en achterblijvers vergroten. Het is van belang om nu koers te bepalen. Wat is onze ambitie? En keuzes te maken: wat moet anders en waarom? En wat doen we als de belangen blijven botsen?

Voorop staat dat de stad aantrekkelijk moet blijven voor iedereen. In de eerste plaats voor de bewoners zelf, maar net zo goed voor ondernemers en bezoekers. Openheid, gastvrijheid, diversiteit en de menselijke maat zijn waarden die leidend zijn en blijven in ons beleid.

Het college hanteert vervolgens vier richtingen om de groei van Amsterdam en de regio in goede banen te leiden.

In de eerste plaats door de stad groter te maken, door middel van spreiding van bezoekers, het stimuleren van ontwikkeling van bestaande buurten buiten het centrum en het creëren van nieuwe stedelijke milieus in de stad en regio.

Ten tweede gebruiken we de stad slimmer. We willen nieuwe technologieën inzetten om de stad sneller en makkelijker aan te kunnen passen aan het veranderende gebruik van het publieke domein. Met de vele hoogwaardige kennisinstellingen die de stad kent, willen we ons ontwikkelen tot de snelst lerende stad van Europa.

Ten derde dagen we iedereen uit anders naar de stad te kijken. Kunnen we de huidige problemen op een andere manier aanpakken? Kunnen we tot nieuwe inzichten en oplossingen komen? We starten met experimenten. Eerst doen, dan leren..

Tenslotte roepen we belanghebbenden op om het samen te doen. Oplossingen liggen voor een groot deel in de stad zelf. De gemeente heeft daarin de verantwoordelijkheid om te stimuleren en te faciliteren, waar nodig af te bakenen en zelf actie te ondernemen. Het vraagt om verantwoordelijkheid en commitment van alle betrokken partijen.

Stad in Balans is een startdocument. We brengen de kansen en bedreigingen in beeld. Het in goede banen leiden van de groei en het werken aan een goede balans is een dynamisch proces, met parallelle sporen. Het is ook een bundeling van bestaande plannen van verschillende wethouders. Voor de korte termijn betekent dit experimenteren. Voor de lange termijn betekent dit onderzoek en opbouw van expertise waarmee scherpere keuzes gemaakt kunnen worden. Hierover zijn we voortdurend in gesprek met de stad en regio.

Het college vertrouwt daarbij op de veerkracht van de Amsterdammers. Dat kan ook niet anders als we kijken naar het succes van Amsterdam door de eeuwen heen. We zijn een kleine wereldstad, open en gastvrij. Dat is goed voor onze economie, voor banen en bedrijvigheid. En het is de reden dat ons aanbod van kunst en cultuur zo rijk en divers is.

Dat de stad verandert is een feit. Dat de stad groeit ook. De manier waarop dat gebeurt hebben we zelf in de hand en wordt bepaald door de keuzes die een ieder maakt. Dat zal niet altijd makkelijk zijn en zeker tot discussie leiden. Amsterdammers laten graag van zich horen en dat is maar goed ook. We zullen rekening met elkaar moeten houden. Voor sommigen gaan de veranderingen niet snel genoeg, anderen vinden het tempo juist te hoog.

We zoeken de balans tussen alle belangen en willen voorkomen dat groei voor de één leidt tot meer achterstand van de ander. We zoeken de balans tussen alle belangen en komen zo tot keuzes. Het is mijn wens dat keuzes worden gedreven door optimisme, door het idee dat groei goed is voor de Amsterdam en voor Amsterdammers. Een stad die groeit, is een stad die leeft.

Kajsa Ollongren
Wethouder Economie, kunst & cultuur, lucht- en zeehaven, monumenten, lokale media, deelnemingen en stadsdeel centrum

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting **1**

Leeswijzer **11**

1 Ambitie **13**

2 Amsterdam groeit **17**

2.1 De nieuwe trek naar de stad 17
2.2 Economische opbrengst 25
2.3 Ruimtelijke trends 30
2.4 Conclusie 33

3 Wat ervaren Amsterdammers? **35**

3.1 Wat is drukte? 37
3.2 Verplaatsen 39
3.3 Verblijven 41
3.4 Recreëren 45
3.5 Conclusie 47

4 Inspiratie en citymarketing **49**

4.1 Wat doen andere steden 49
4.2 Citymarketing 54
4.3 Conclusies 55

5 Koers & keuzes **56**

5.1 We maken de stad groter 59
5.2 We gebruiken de stad slimmer 63
5.3 We gaan het anders doen 65
5.4 We doen het samen 67

6 Aanpak **69**

6.1 Integrale aanpak 69
6.2 Organiseren 72
6.3 Monitoren 75
6.4 Planning 2015/2016 76

Bijlagen **78**

A. Relatie met ander beleid 78
B. Overzicht experimenten 88
C. Toelichting op de experimenten 89

Colofon **92**

Samenvatting

Het gaat goed met Amsterdam. Stad en regio groeien in vele opzichten. Het aantal inwoners neemt toe, net als de hoeveelheid bezoekers uit binnen- en buitenland en het aantal bedrijven en arbeidsplaatsen. Het college ziet de groei van de stad als een positieve ontwikkeling. In de context van de wereldwijde urbanisatie en de populariteit van de stad liggen er voor Amsterdam vele kansen en mogelijkheden. Het college is zich tegelijkertijd ook bewust van de dilemma's en spanningen die de schaalvergroting met zich meebrengt. De toegenomen drukte en overlast kan het sociale evenwicht verstoren en kan een tweedeling in de hand werken. Het is van belang om nu koers te bepalen en ambities te formuleren. Daarnaast zullen ook keuzes gemaakt moeten worden, die eraan bijdragen dat Amsterdam een aantrekkelijke stad blijft voor bewoners, ondernemers én bezoekers.

Stad in Balans is met nadruk een startdocument. Het is een eerste aanzet om de gemeentelijke ambities, doelen en werkwijzen in beeld te brengen. Het document nodigt uit tot aanvullingen: Stad in Balans is een continu proces dat stapsgewijs doorlopen wordt en waarbij experimenten, maatregelen en beleid op termijn zullen leiden tot het maken van scherpere keuzes. Stad in Balans roept op tot een constante dialoog en samenwerking met alle betrokkenen. Het gaat om een complex vraagstuk waar geen eenvoudige oplossing voor is.

Het startdocument bestaat uit een inleiding door de coördinerend wethouder Kajsa Ollongren, zes hoofdstukken en bijlagen. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- De **urgentie** om in de stad een betere balans te bereiken tussen wonen, werken, winkelen en toerisme;
- De **ambities** waarmee de stad naar een nieuwe balans wil zoeken. De ambitie verwijst naar drie doelen;
- De **context** waaruit de huidige aantrekkingskracht van de stad kan worden verklaard in een internationaal perspectief;
- Een **analyse** van het balansvraagstuk. Wat ervaren Amsterdammers? Wanneer is de stad gezellig en levendig en tot welke hinder kan dit leiden?
- Een **blik** op andere grote steden in Europa en daarbuiten. In hoeverre zijn de verschijnselen herkenbaar en welke maatregelen worden elders genomen? Wat kan Amsterdam hiervan leren en hoe kunnen we citymarketing hiervoor inzetten?
- De **koers** waarmee Amsterdam in balans blijft. Deze koers is opgebouwd uit vier strategieën. We maken de stad groter, we gebruiken hem slimmer, we zullen de maatregelen anders moeten nemen en vooral samen;
- De **samenhang** tussen verschillende beleidsagenda's van de stad. Stad in Balans is immers afhankelijk van beleid en maatregelen op de afzonderlijke beleidsterreinen van bijvoorbeeld economie, wonen, openbare orde, ruimtelijke ordening en groen. Hierbij hoort de visie op het meerjarige proces: Stad in Balans gaat van start met een serie experimenten, maar kan het karakter krijgen van een robuust programma;
- Een **overzicht** van relevant beleid in relatie tot Stad in Balans en een overzicht van alle maatregelen bij elkaar;

Doelen

Met het startdocument Stad in Balans zet het College een eerste stap in de zoektocht naar een nieuw evenwicht tussen groei en leefbaarheid. Het hoofddoel is om Amsterdam en de metropoolregio aantrekkelijk te houden voor alle gebruikers en voor bewoners in het bijzonder. Dit betekent naast een schone, veilige en bereikbare stad en regio ook meer woningen en scholen, meer ruimte voor ondernemerschap en goede openbare ruimten met sportvoorzieningen en parken. Dit streven raakt aan veel beleidsterreinen en doet een beroep op alle stakeholders om actief mee te denken en te doen. De ambitie van Stad in Balans is samen te vatten in drie doelen:

1 Amsterdam is voor iedereen een aantrekkelijke en gastvrije stad

Amsterdam is in de eerste plaats aantrekkelijk voor haar bewoners en ondernemers. Of ze nu al jaren hier wonen of hier als student, expat, werkzoekende of vluchteling zijn. Amsterdam is er ook voor incidentele en dagelijkse bezoekers en ondernemers. Gastvrijheid is hiervoor onontbeerlijk. Daarnaast wil Amsterdam ook een duurzame stad zijn die zorgt voor toekomstige generaties.

2 Amsterdam zet in op groei en welvaart

Groei is het teken van een internationale, bereikbare, levendige en succesvolle stad en een voorwaarde voor toekomstige welvaart. Daarvan profiteren bewoners, bedrijven en bezoekers. Om de aantrekkelijkheid en groei ook op lange termijn te borgen moet de verscheidenheid van het leven in de stad behouden blijven. Daarom willen we ruimte voor bewoners, bezoekers en bedrijven. We omarmen de groei en nemen maatregelen om deze in goede banen te leiden.

3 Amsterdam neemt de menselijke maat als maatstaf

Amsterdam is met 180 verschillende nationaliteiten een internationale smeltkroes. Het is daarmee een werelddorp: klein van schaal met een wereldaanbod aan voorzieningen. De menselijke maat is maatgevend voor de wijze waarop we al eeuwen met elkaar omgaan in de stad; ruimte voor individuele vrijheid en respect voor de samenleving als geheel. We koesteren onze open, heterogene en kleurrijke samenleving. Amsterdam wil zijn diverse, tolerante en open karakter behouden.

Economische opgave op regionale schaal

Amsterdam wil haar sterke positie behouden en tot de internationale top van meest aantrekkelijke en concurrerende regio's van Europa blijven behoren. Groei, innovatie en internationale concurrentiekracht zijn voorwaarden hiervoor. De volgende ontwikkelingen springen in het oog:

- → Amsterdam scoort in de internationale benchmarks goed op leef kwaliteit, intellectueel kapitaal en innovatie;
- → De stad is populair bij kenniswerkers en bezoekers uit binnen- én buitenland. Bovendien maakt de culturele en

economische diversiteit de stad aantrekkelijk voor start-ups en bedrijven die nieuwe producten willen testen.

- → Regionale bereikbaarheid en de veerkracht van economische sectoren, zoals financiële dienstverlening en transport, zijn aandachtspunten;
- → De aantrekkelijke mix van wonen, werken én recreëren is, voor zover meetbaar, typerend voor de verschillende delen van Amsterdam en de regio.
- → Het culturele erfgoed van de stad draagt bij de populariteit van Amsterdam;
- → Amsterdam is groter dan de grachtengordel. Al jarenlang verbeteren veel buurten zich tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden. De Pijp, de Baarsjes, Bos en Lommer en de Watergraafsmeer ondergingen een metamorfose. De stad is dankzij de ontwikkeling van de IJ-oevers en de Zuidas, en de stedelijke vernieuwing in Zuidoost, Nieuw West en Noord ook letterlijk groter geworden.
- → Naast investeringen van de overheid is er ook veel privaat kapitaal geïnvesteerd in stad. Van het opknappen en transformeren van monumentale panden van kantoor naar hotels tot individuele bijdragen aan het cultureel erfgoed van bewoners aan funderingen, isolatie, en schilderwerk.

De aantrekkingskracht van de stad

De voorzetting en zelfs versnelling van het stedelijk succes, ook tijdens de recessiejaren, bevestigt dat de populariteit van Amsterdam geen modeverschijnsel is. De diensteneconomie die de afgelopen decennia is ontstaan, wordt gevoed door de nieuwe mogelijkheden van de digitale revolutie. Steden zoals Amsterdam blijven hiermee broedplaatsen voor vernieuwing en zijn aantrekkelijk om in te wonen, te werken, om in te studeren en te bezoeken. De voordelen van het succes van Amsterdam voor de stad en haar bewoners zijn drieledig:

1. De stad wordt nog aantrekkelijker. Er is een cultureel aanbod van wereldniveau en een gevarieerd aanbod van horeca en winkels. Ook in internationaal opzicht is het aanbod per inwoner groot en van hoge kwaliteit;
2. De groeiende economie creëert werkgelegenheid, juist ook in die categorieën waarvoor weinig of geen formele scholing vereist is. Dit biedt kansen voor de groep lager opgeleiden die het hardst getroffen wordt door werkloosheid;
3. De druk op de binnenstad stimuleert ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen in andere delen van de stad en de regio: het wordt rendabel te investeren in voorzieningen buiten, en steeds verder weg van het centrum als alternatief voor de drukke binnenstad.

Maar er is ook een keerzijde. Deze ambities in combinatie met hetgeen op Amsterdam afkomt, brengen met zich mee dat de druk op de schaarse ruimte van Amsterdam en in het bijzonder van het centrum blijft bestaan en ook groter wordt. Het college is zich bewust van de dilemma's en spanningen die dit met zich meebrengt. De snelle groei kan de afstand tussen voorhoede en achterblijvers vergroten. Dit stelt ons voor nieuwe opgaven. De cruciale vraag is hoe met deze druk om te gaan en hierin een goede balans te vinden.

Koers en keuzes

De balans tussen rust en drukte, tussen wonen, werken en recreëren en tussen het profijt en de hinder is een complex vraagstuk. Oplossingen vergen een lange adem en afweging van de diverse belangen. De gemeente wil niet wachten tot de oplossingen zich aandienen en wil graag samen met bewoners, bedrijven en bezoekers aan de slag. Op basis van gesprekken en de lessen uit andere steden is een koers uitgezet. Deze koers omvat vier strategische richtingen met betrekking tot de thema's verplaatsen, verblijven en recreëren om de groei van Amsterdam en de regio in goede banen te leiden:

1 De stad GROTER maken
Door middel van spreiding van bezoekers, het stimuleren van ontwikkeling van bestaande buurten buiten het centrum en het creëren van nieuwe stedelijke milieus in de hele stad en regio:

- → Om de groei te accommoderen zorgen we voor schaalvergroting. De ervaren drukte bevindt zich nu grotendeels in de binnenstad; oplossingen en kansen liggen in de hele stad en regio;
- → Het gebruik van stad en de regio moet worden vergroot om te wonen, en door meer bestaande centra, plekken, plassen, parken en culturele voorzieningen te betrekken in het beleid en in de marketing. De ontwikkelstrategie en het Actieplan Woningbouw spelen hier al op in;
- → Het onmiddellijke succes van plekken als het Eye in Noord en de Hallen in West geven aan dat er vraag is naar nieuwe of alternatieve plekken en versterking van bestaande centra, ook als die niet in het centrum van de stad liggen. De nieuwe plekken zijn aanjagers van vernieuwing en transformatie van de omliggende buurten. Door tegelijkertijd de verbindingen daar naartoe te verbeteren, wordt de toegankelijkheid van deze plekken en daarmee ook het succes van deze aanpak vergroot;
- → Ondernemers die dergelijke stepping stones bij en over de ring A10 willen ontwikkelen, zijn daarom welkom. Dit kan via bestaande winkelstraten zoals de Jan Evertsenstraat of door impulsen te geven aan bestaande centra zoals het Osdorpplein of het centrumgebied in Noord;
- → Dit is een geleidelijk proces dat gestimuleerd kan worden door flexibele regelgeving en het bij elkaar brengen van initiatiefnemers en financieringsstromen;
- → Door de verwachte groei van het toerisme wereldwijd en de populariteit van Amsterdam als bestemming zet Amsterdam Marketing in op het spreiden van bezoekers in ruimte en tijd met een focus op de herhaalbezoeker en kwaliteitstoerist;
- → De gebieden buiten het centrum worden meer dan voorheen gepromoot. Binnen Amsterdam. En ook in de regio met het samenwerkingsproject Amsterdam Bezoeken, Holland Zien. Deze aanpak werkt; in 2011 was het aantal internationale bezoekers dat ook de regio bezocht gestegen met 23% ten opzichte van 2008 (De doelstelling was een stijging van 20% in 2015).

2 De stad SLIMMER gebruiken

Door nieuwe technologieën in te zetten om de stad sneller en makkelijker aan te kunnen passen aan het veranderende gebruik van het publieke domein. Met de vele hoogwaardige kennisinstellingen die de stad kent, willen we ons ontwikkelen tot de snelst lerende stad van Europa:

- De beschikbare ruimte kan slimmer worden benut door gebruiksruimten en -patronen van verschillende doelgroepen beter op elkaar af te stemmen;
- De gemeente wil Amsterdam de snelst lerende stad maken zodat zij zich snel kan aanpassen aan veranderingen. Zij wil technologie en kennis inzetten die gezelligheid versus drukte kan meten én voorspellen op verschillende plekken en tijden in de stad. Dat maakt het mogelijk om slimme vormen van crowd management toe te passen en prikkelt het aanpassingsvermogen van de stad;
- Nieuwe technologie stelt ons in staat om drukte en mensenstromen real time te meten en zelfs te voorspellen, zodat we daarop kunnen anticiperen. Het vereist ook toegepaste experimenten in living labs, die onderwijs en onderzoeksinstellingen als AMS in staat stellen om te testen, te leren en aan te geven wat veranderbaar is;
- Kennis en technologie worden gedeeld met bewoners, ondernemers en bezoekers, zodat niet alleen het stadsbestuur maar ook zij zelf op basis van verbindingen keuzes kunnen maken;
- Een kansrijke trend is de opkomst van de 'deeleconomie' waarin delen belangrijker is dan bezitten. Denk aan de diverse vormen van gedeeld auto- en fietsgebruik en de legale vormen van woningverhuur aan toeristen. Het slim delen van producten, vervoersmiddelen en diensten kan bijdragen aan het verminderen van de druk op de binnenstad. Op dit terrein zal de komende jaren nog veel innovatie plaatsvinden;
- De deeleconomie kan hierop ook weer anticiperen; in welk park is een festival gaande, en waar kun je rustig zitten. Wat zijn slimme fietsroutes, waar stroomt het verkeer nog wel door.

3 ANDERS naar de stad kijken.

Door de huidige problemen op een andere manier aan te pakken, kunnen we tot nieuwe inzichten en oplossingen komen. We starten met experimenten. Eerst doen, dan leren:

- Een schaalsprong in de ontwikkeling betekent ook anders durven denken en doen. Voor Stad in Balans is het klassieke handelingsperspectief en beleidsrepertoire niet toereikend. Veranderingen in het gebruik van de stad vragen om snelle reacties en nieuwe invalshoeken en perspectieven. Door te experimenteren, eerst te doen en dan te praten wordt onderzocht of iets werkt. Voor wie wel en wie niet. Daarna wordt gekeken of het heeft gewerkt en voor wie en hoe het verbeterd en uitgerold kan worden;
- Het doet een beroep op ons vermogen om meer afstand te nemen en met frisse blik naar de stad en haar kansen en problemen te kijken. Door op een onorthodoxe manier af te wijken van gebaande paden en werkwijzen en verworven rechten

4 Een oproep aan belanghebbenden om het SAMEN te doen. De gemeente kan en wil het niet alleen doen. Oplossingen liggen voor een groot deel in de stad en regio zelf. Het vraagt om verantwoordelijkheid en commitment:

- Stad in Balans vergt betrokkenheid en veerkracht van velen. Het raakt aan een brede problematiek waar uiteenlopende stakeholders bij betrokken zijn;
- Het vergt een organisatie die bestaande netwerken kan inspireren, activeren en verbinden rond vraagstukken. Waarin iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid neemt. Soms is het noodzakelijk om nieuwe normen te ontwikkelen; of om bestaande gedragsregels en gewoontes opnieuw tegen het licht te houden;
- Vrijheid is een groot goed en schept ook verplichtingen. Mensen houden zich in het algemeen niet perse aan de regels. Dit geldt niet alleen voor fietsers en automobilisten, maar ook voor voetgangers en bewoners die hun huisvuil een dag te vroeg op straat zetten. Net zoals evenementorganisaties verantwoordelijk zijn voor een opgeruimd terrein na afloop, moet iedereen zijn eigen rommel opruimen. Of dit nu op een mooie zomerse dag is of na Koningsdag;
- De bezoeker moet accepteren dat niet elk wegdek bedoeld is om op te flaneren en niet iedereen even gecharmeerd is als hij stoned door de stad loopt. De Amsterdammer hoeft op zijn beurt toeristen die leren fietsen niet grof te bejegenen en kan bedenken dat haast op de Damstraat onverstandig is. Kortom, kleine aanpassingen in gedrag kunnen enorm bijdragen aan een goede sfeer in de stad. Een gastvrije en open houding tussen bewoners onderling en naar de bezoekers van onze stad vormen hiervoor de basis.
- Dit college ziet veel meerwaarde in co-creatie en samenwerking zodat initiatieven vanuit verschillende platforms kunnen worden gefaciliteerd. Er zijn talloze vrijwilligers die zich nu al voor inzetten voor een schone stad.
- Initiatieven en ideeën van bewoners, ondernemers of investeerders die bijdragen aan een betere balans voor de stad zijn een onlosmakelijk onderdeel van het succes.

Experimenten

Voordat we fundamentele keuzes maken, gaan we op kleine schaal uitproberen wat wel en wat niet werkt. Daarom starten we op korte termijn een aantal gerichte experimenten. Experimenteren betekent dat de gemeente niet wil wachten tot iedereen het eens is of tot de analyses voltooid zijn, maar gewoon begint en daarna het gesprek aangaat op basis van ervaringen. Het meten van de ervaringen voor, tijdens en na de experimenten is een voorwaarde om het gesprek met alle stakeholders goed te kunnen voeren. Daarbij wordt aangesloten op bestaande platforms en netwerken. De werkwijze omvat de volgende actiepunten:

- Het aangaan van diverse experimenten en maatregelen op de korte termijn;
- Een degelijke kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de dynamiek van de stad stelt de gemeente in staat om effectieve maatregelen te bedenken en een beter onderbouwd gesprek met de stad te voeren;
- In 2015 wordt hiervoor een monitor ontwikkeld, die wordt afgestemd met de reeds bestaande monitoren;
- Om effect te kunnen meten, wordt elk experiment voorzien

van een nulmeting die zowel de feitelijke waarneming als de beleving van de verschillende doelgroepen meeneemt. Daarna worden de eventuele resultaten door de tijd heen gevolgd. Op basis van objectieve indicatoren laat de monitor zien welke voortgang wordt geboekt. De belangrijkste resultaten worden in de Jaarrekening gerapporteerd;

- Het college richt de aandacht vooral op de dingen waar het schuurt, het betrekken van andere delen van de stad en de regio en het uitvoeren van experimenten die het draagvlak voor moeilijke keuzes verkennen;
- De uitvoering van experimenten biedt meer inzicht in het effect en draagvlak van maatregelen. Op veel beleidsterreinen zijn al de nodige maatregelen in gang gezet of worden deze na besluitvorming over Stad in Balans in gang gezet;
- We leren zo al doende en blijven met de stad in gesprek zonder de lange termijn uit het oog te verliezen. Op basis hiervan kunnen we betere keuzes maken welke maatregelen het beste werken door ze aan te passen, uit te rollen of anders op te lossen. Het debat met de stad speelt hierin een belangrijke rol. De stad in balans brengen is een continue proces dat pas op de langere termijn echt zichtbaar wordt;
- Het dataprogramma wordt ontwikkeld in samenwerking met Onderzoek, Informatie en Statistiek, Amsterdam Marketing, de Amsterdam Economic Board, het instituut Advanced Metropolitan Solutions, Waternet, regionale data providers, de Amsterdamse hogescholen en universiteiten, de CTO office Amsterdam en andere gemeentelijke onderdelen en andere partners.

Maatregelen voor de korte termijn:

- Strengere handhaving op wangedrag en overlast van zwerfvuil in de openbare ruimte;
- Structurele capaciteitsvergroting op handhaving illegale verhuur van woningen, bijvoorbeeld tijdens drukke dagen;
- Aanscherpen regels tegen geluidsoverlast door evenementen;
- Experimenten om parken buiten het centrum beter te benutten en evenementen te spreiden;
- Experimenten in het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad door meer ruimte te geven aan voetgangers;
- Rond de zomer duidelijkheid over wel of geen bierfiets en amfibikes.
- Onderzoek naar besteding toeristenbelasting

Integrale aanpak

Stad in Balans is een vraagstuk dat vraagt om een integrale aanpak. Dit blijkt uit de betrokkenheid van vele stakeholders, doelgroepen en de overlap met diverse beleidsterreinen. Dit vereist:

- Actieve betrokkenheid van alle portefeuilles, van stadsdelen tot aan regionale besturen op alle relevante beleidsterreinen. Stad in Balans is afhankelijk van beleid en maatregelen op de afzonderlijke beleidsterreinen van bijvoorbeeld economie, wonen, verkeer, openbare orde, ruimtelijke ordening en groen;
- Verantwoordelijkheid van iedere portefeuillehouder in de uitvoering van Stad in Balans;

- Betrokkenheid van de portefeuillehouders om de maatregelen van Stad in Balans in samenhang te brengen met het eigen beleidsterrein. Sommige maatregelen doen we al of staan al in de planning. Toch is het van belang om ze hierbij te betrekken;
- Dat Stad in Balans vanuit een ander perspectief naar de verschillende opgaven kijkt. De kracht is dat uitvoeringsprogramma's in samenhang tot elkaar worden uitgevoerd en waar mogelijk ook versterkt en aangevuld worden met initiatieven van ondernemers, kennisinstellingen of bewoners.

In dialoog met stakeholders

Het voorliggende voorstel is opgesteld nadat in gesprekken input is opgehaald en ideeën zijn verzameld. Binnen de gemeente is onder meer gesproken met:

- Stadsdelen
- Gebiedsmanagers en de RVE's Economie, Verkeer & openbare ruimte, Ruimte & duurzaamheid, Handhaving & toezicht, Kunst & Cultuur
- CTO
- CSO
- Waternet
- Evenementenbureau
- Directie OOV

Buiten de gemeente is onder meer gesproken met:

- Amsterdam Economic Board
- Amsterdam Smart City
- Stadsregio
- Amsterdam Marketing
- Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad
- Bewoners van de Buitenbantammerstraat
- Koninklijke Horeca Nederland Amsterdam
- MKB Amsterdam
- Diverse Amsterdamse ondernemers op het gebied van duurzaamheid en creativiteit
- Diverse Amsterdamse culturele instellingen

Stad in Balans is een voortdurend proces, wat er om vraagt om steeds in gesprek te blijven met de stad. Hiervoor wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande platforms en netwerken:

- In het najaar van 2015 zullen diverse debatten georganiseerd worden over de resultaten van de experimenten en de het lange termijn perspectief.
- Ook wordt aangesloten bij bestaande platforms van relevante betrokkenen en van andere stedelijke en regionale programma´s zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, de Watervisie, het evenementenbeleid en de Agenda Duurzaamheid. Indien nodig worden nieuwe netwerken opgericht waarbinnen discussies plaats kunnen vinden.
- Een ondernemersplatform van betrokken ondernemers – van hoteleigenaren tot start-ups en van culturele instellingen tot ondernemende bewoners – adviseert, initieert en ondersteunt nieuwe ideeën die door andere ondernemers kunnen worden opgezet, gebruikt of verder gebracht.

Impact

Het merendeel van de maatregelen en experimenten maakt onderdeel uit van het werk op diverse beleidsterreinen. Het vraagt een nieuwe manier om naar de ontwikkelingen in de stad te kijken. Dit betekent dat:

- Als proef de komende tijd in elke relevante voordracht voor het College van burgemeester en wethouders wordt aangegeven wat de impact is van het voorliggende besluit op Stad in Balans;
- De wethouder Economie, Lucht- en Zeehaven, Monumenten, Kunst en Cultuur, Lokale Media, Deelnemingen en Stadsdeel Centrum de coördinerend wethouder is van Stad in Balans. Zij werkt samen met de portefeuillehouders en de bestuurscommissies aan de uitwerking van de agenda.
- Iedere portefeuillehouder een rol en verantwoordelijkheid heeft (en houdt) in de uitvoering van Stad in Balans.
- De coördinerend wethouder binnen de gemeente zelf - maar ook in de regio - met ondernemers, onderzoeksinstellingen en bewoners in contact treedt om gezamenlijk te werken aan Stad in Balans.
- Team Balans aanspreekpunt is. Het jaagt aan en organiseert het Debat met de Stad en werkt samen met partijen binnen en buiten de stad;
- Ieder jaar de 'Stand van de Balans', aan de hand van objectieve indicatoren, weergeeft welke voortgang wordt geboekt.

Financiering

Stad in Balans wordt gefinancierd uit de lopende begrotingen. Mogelijk moet geld worden vrijgemaakt door in bestaande budgetten een nieuwe prioritering aan te brengen. Daarnaast:

- Worden de organisatiekosten van Stad in Balans zo beperkt mogelijk gehouden;
- Voor eenvoudige maatregelen wordt een beroep gedaan op de bestaande budgetten van RVE's en stadsdelen;
- In de begroting voor 2016 is €1 miljoen gereserveerd om bij te dragen aan experimenten in de stad;
- In de Voorjaarsnota zijn voorstellen opgenomen die bijdragen aan een stad in balans;
- Voor overige maatregelen wordt indien mogelijk een beroep gedaan op de bestaande middelen voor Economische Structuurversterking.


Holland International
World of TUI
www.hi.nl

Leeswijzer

Voorwoord: wethouder Kajsa Ollongren schetst kort de aanleiding voor dit document en de urgentie om in de stad een betere balans te bereiken tussen wonen, werken, winkelen en toerisme. Daarnaast geeft zij een schot voor de boeg welke koers zij wil varen om die balans te bereiken.

Hoofdstuk 1: legt de ambitie op tafel waarmee de stad naar een nieuwe balans wil zoeken. De ambitie verwijst naar drie doelen.

Hoofdstuk 2: beschrijft de context waaruit de huidige aantrekkingskracht van de stad kan worden verklaard in een internationaal perspectief. Met aandacht voor de groei van de stad in relatie tot economische aspecten zoals de opkomst van de diensten- en deeleconomie en de niet geringe ruimtelijke gevolgen.

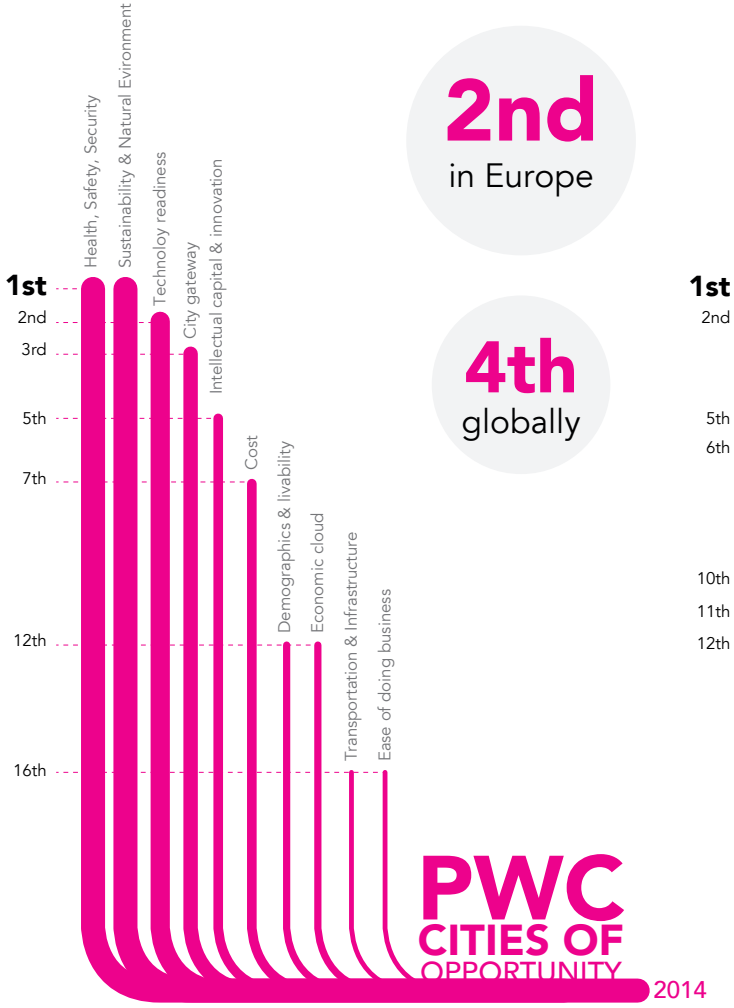
Hoofdstuk 3: is een analyse van het balansvraagstuk. Wat ervaren we? Wanneer is de stad gezellig en levendig en tot welke hinder kan dit leiden? De analyse probeert onze subjectieve beleving te objectiveren door verschillende soorten drukte te benoemen die wordt ervaren in het verkeer, in de gebouwde ruimte en als gevolg van de toegenomen vrije tijd.

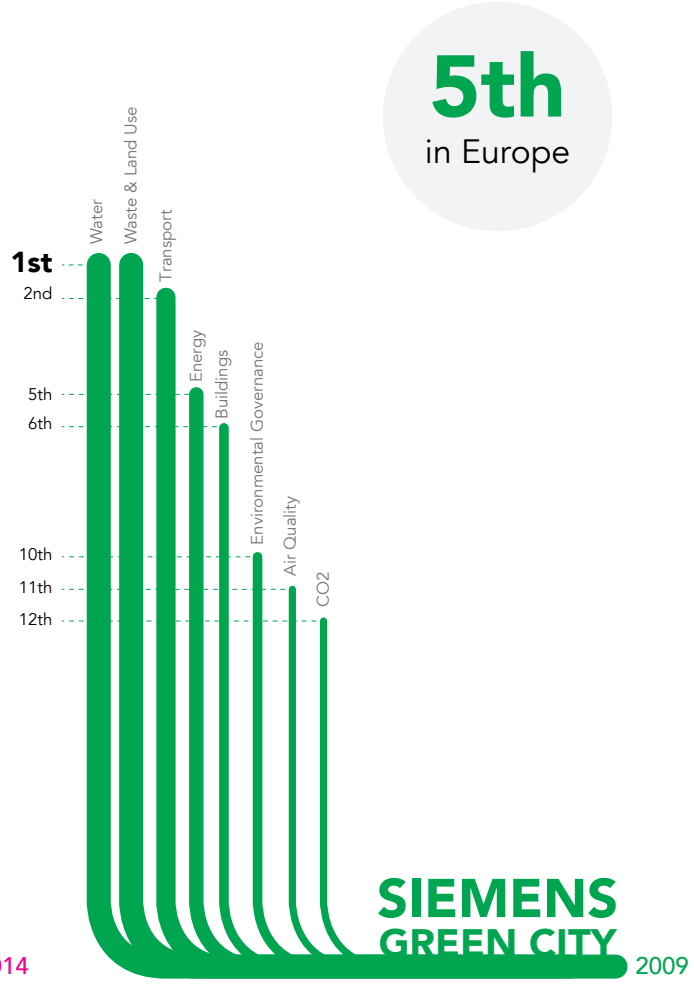
Hoofdstuk 4: werpt een blik op andere grote steden in Europa en daarbuiten. In hoeverre zijn de verschijnselen herkenbaar en welke maatregelen worden elders genomen om meer balans te brengen? Ook wordt inzicht gegeven in de doelen van Amsterdam Marketing.

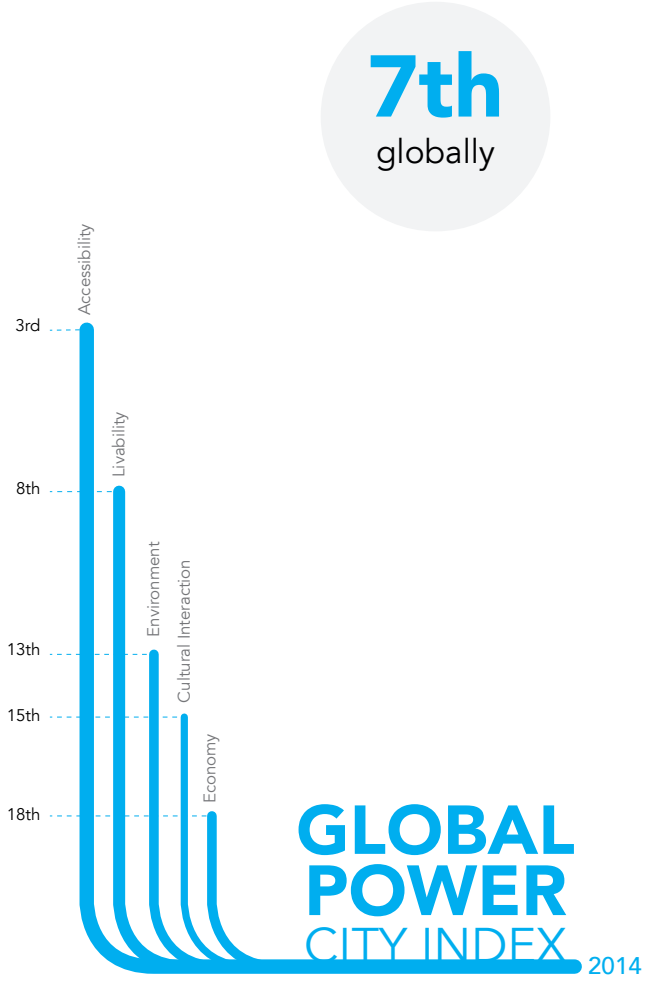
Hoofdstuk 5: zet de koers uit waarmee Amsterdam in balans blijft. Deze koers is opgebouwd uit vier strategieën. We maken de stad groter, we gebruiken hem slimmer, we zullen de maatregelen anders moeten nemen en vooral samen. Op een positieve manier die typisch is voor de veerkracht van Amsterdam. Het hoofdstuk schetst ook de maatregelen die al worden genomen op deze thema's, welke in 2015 worden uitgevoerd en welke op de middellange en lange termijn aan bod komen.

Hoofdstuk 6: schetst de samenhang tussen verschillende beleidsagenda's van de stad. Stad in Balans is immers afhankelijk van beleid en maatregelen op de afzonderlijke beleidsterreinen van bijvoorbeeld economie, wonen, openbare orde, ruimtelijke ordening en groen. Stad in Balans is een meerjarig proces, dat van start gaat met een serie experimenten, maar het karakter kan krijgen van een robuust programma. Daarvoor is het noodzakelijk dat alle stakeholders in de stad, zowel publiek als privaat, de handen ineenslaan en gaan samenwerken.

Bijlagen: deze geven een overzicht van relevant beleid in relatie tot Stad in Balans en een overzicht van alle maatregelen bij elkaar.







4

Amsterdam scoort goed in de internationale benchmarks op leefkwaliteit, intelectueel kapitaal en innovatie.

Bronnen: PWC Cities of opportunity; Siemens Green City Index, Global Power City Index.

1 Ambitie

Amsterdam wil haar sterke positie behouden en tot de internationale top van meest aantrekkelijke en concurrerende regio's van Europa blijven behoren. Groei, innovatie en internationale concurrentiekracht zijn voorwaarden hiervoor.

Amsterdam scoort in de internationale benchmarks goed op leefkwaliteit, intellectueel kapitaal en innovatie. De stad is populair bij kenniswerkers en bezoekers uit binnen- én buitenland. Bovendien maakt de culturele en economische diversiteit de stad aantrekkelijk voor start-ups en bedrijven die nieuwe producten willen testen. Regionale bereikbaarheid en de veerkracht van economische sectoren, zoals financiële dienstverlening en transport, zijn aandachtspunten.

De aantrekkelijke mix van wonen, werken én recreëren is, voor zover meetbaar, typerend voor de verschillende delen van Amsterdam en de regio. Het culturele erfgoed van de stad draagt hier mede aan bij. Amsterdam is groter dan de grachtengordel. Al jarenlang verbeteren veel buurten zich tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden. De Pijp, de Baarsjes, Bos en Lommer en de Watergraafsmeer ondergingen een metamorfose.

De stad is dankzij de ontwikkeling van de IJ-oevers en de Zuidas, en de stedelijke vernieuwing in Zuidoost, Nieuw West en Noord ook letterlijk groter geworden.

Het startdocument Stad in Balans zoekt naar een nieuw evenwicht tussen groei en leefbaarheid. Het hoofddoel is om Amsterdam en de metropoolregio aantrekkelijk te houden voor alle gebruikers en voor bewoners in het bijzonder. Dit betekent naast een schone, veilige en bereikbare stad en regio ook meer woningen en scholen, meer ruimte voor ondernemerschap en goede openbare ruimten met sportvoorzieningen en parken. Dit streven raakt aan veel beleidsterreinen zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, het Evenementenbeleid, de Ontwikkelstrategie en het Actieplan Woningbouw en doet een beroep op alle stakeholders om actief mee te denken en te doen.

Stad in Balans is een ruimtelijke en economische opgave op regionale schaal. Er is grote behoefte aan een duidelijke koers en scherpe keuzes. Tegelijk moeten we durven erkennen dat we hier te maken hebben met complexe vraagstukken. Complex omdat, langs welke kant je het ook bekijkt, er altijd voor- en nadelen te benoemen zijn. Wat voor de één een kans en uitdaging is, is voor de ander een probleem en een zorg.



5

Een aantrekkelijke stad voor alle gebruikers, nu en in de toekomst. Bron:Gemeente Amsterdam

De ambitie van Stad in Balans is samen te vatten in drie doelen:

1. Amsterdam is voor iedereen een aantrekkelijke en gastvrije stad

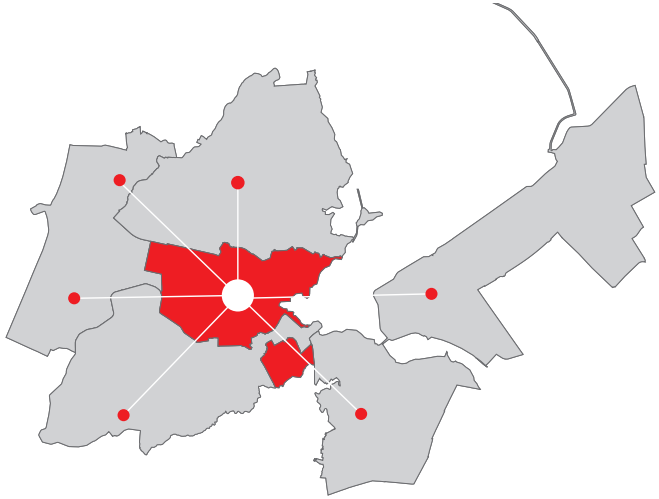
Amsterdam is in de eerste plaats aantrekkelijk voor haar bewoners en ondernemers. Of ze nu al jaren hier wonen of hier als student, expat, of werkzoekende zijn. Amsterdam is er ook voor incidentele en dagelijkse bezoekers en ondernemers. Gastvrijheid is hiervoor onontbeerlijk. Daarnaast wil Amsterdam ook een duurzame stad zijn die zorgt voor toekomstige generaties.

2. Amsterdam zet in op groei en welvaart

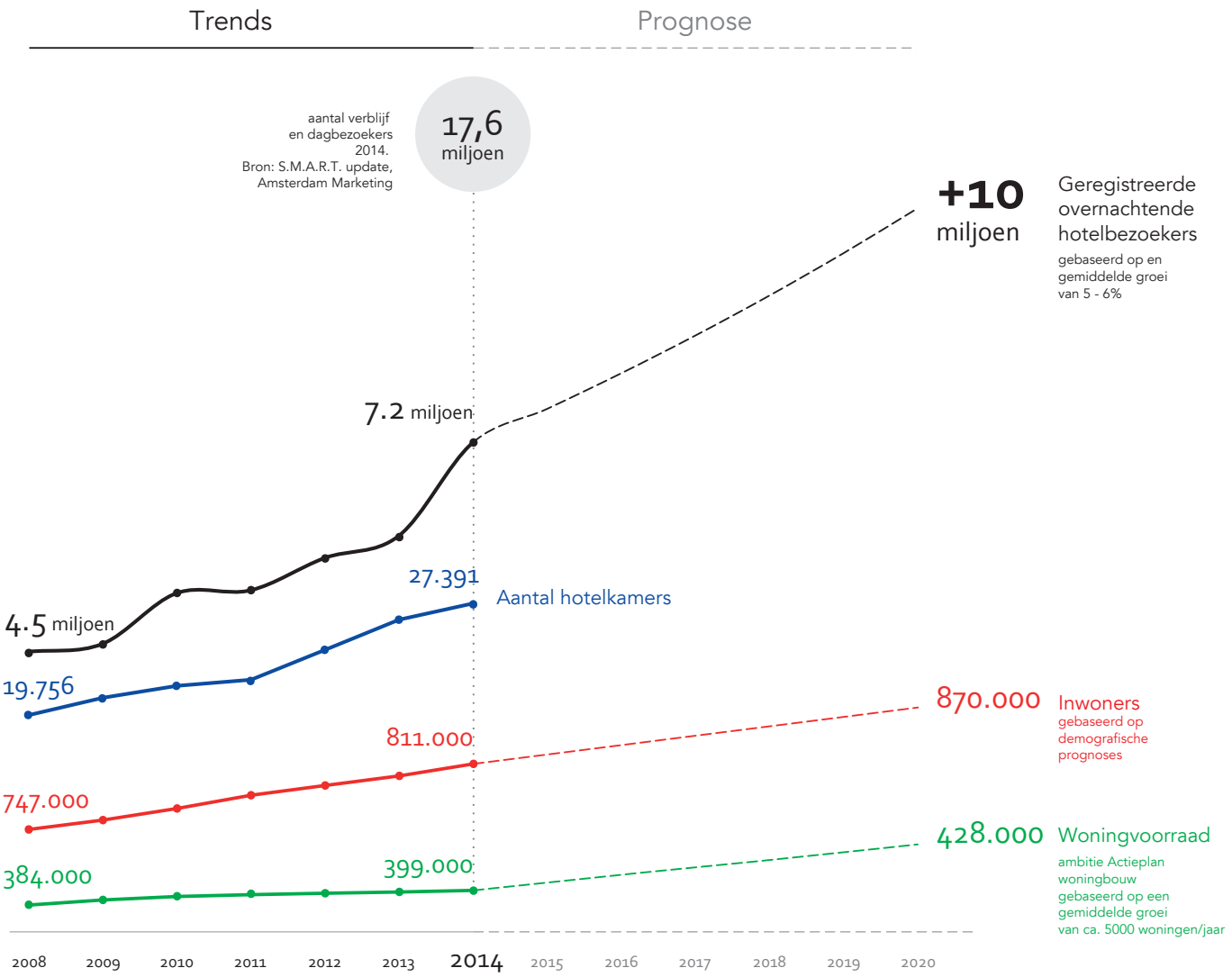
Groei is het teken van een internationale, bereikbare, levendige, succesvolle stad en een voorwaarde voor toekomstige welvaart. Daarvan profiteren bewoners, bedrijven en bezoekers. Om de aantrekkelijkheid en groei ook op lange termijn te borgen moet de verscheidenheid van het leven in de stad behouden blijven. Daarom willen we ruimte voor bewoners, bezoekers en bedrijven. We omarmen de groei en nemen maatregelen om deze in goede banen te leiden.

3. Amsterdam neemt de menselijke maat als maatstaf

Amsterdam is met 180 verschillende nationaliteiten een internationale smeltkroes. Het is daarmee een werelddorp: klein van schaal met een wereldaanbod aan voorzieningen. De menselijke maat is maatgevend voor de wijze waarop we al eeuwen met elkaar omgaan in de stad; ruimte voor individuele vrijheid en respect voor de samenleving als geheel. We koesteren onze open, heterogene en kleurrijke samenleving. Amsterdam wil zijn diverse, tolerante en open karakter.



6
Stad in Balans richt zich op zowel de stad als de metropoolregio. Bron: Gemeente Amsterdam



7

In de afgelopen jaren is de stad sterk gegroeid. Ondanks de crisis zijn er ruim 10.000 inwoners per jaar bijgekomen en de verwachting is dat deze trend doorzet. Ook het aantal bezoekers (slechts uitgedrukt in het aantal overnachtende bezoekers) is fors gestegen (ca. 450.000 per jaar) met een uitschieter in 2014 mede dankzij de heropening van vele musea en de groei van het aantal hotelkamers. Ook hier is de verwachting dat de groei doorzet de komende jaren. Dit is mede gebaseerd op de potentiele groei van het aantal nieuwe toeristen uit de BRIC-landen. De laatste trends laten echter zien dat het vooral de MIST-landen (Mexico, Indonesië, Zuid Korea en Turkije) zijn die het snelst groeien.

De groei van het aantal hotelbedden is ondanks de bouw van vele hotels en omzetting van lege kantoren achtergebleven bij de groei van het aantal toeristen. Niet opgenomen maar wel hierop inspelend is de groei van de (illegale) verhuur van woningen en de daarmee gepaard gaande opkomst van bedrijven als Airbnb en Wimdu.

Het werkelijke aantal bezoekers is enkele malen groter en wordt geschat op 17,6 miljoen mensen. Dit komt omdat Amsterdam veel dagjesmensen trekt.

De groei van het aantal woningen is, mede door de crisis, gestagneerd (ca. 2300 woningen per jaar). Met de ambitie (Actieplan Woningbouw) om 5.000 woningen per jaar te bouwen zal de woningvoorraad weer in lijn komen met de verwachte bevolkingsgroei. Bronnen: AMS,DRO,OIS

2 Amsterdam groeit

De stad is populairder dan ooit. Nu al woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden en over 25 jaar zal dit oplopen tot 75%. Daarmee lijkt de groei een gegeven en het schept ook kansen. Vanaf 1960 keerden steeds meer mensen Amsterdam de rug toe. Sinds midden jaren '80 is dit beeld veranderd. Vanaf 1985 groeit het inwoneraantal van Amsterdam weer en vanaf midden jaren '90 groeit de metropoolregio structureel sneller dan Nederland als geheel. Sinds 2000 groeit de stad Amsterdam ook structureel sneller dan de metropoolregio.

Door het compacte stad beleid van de jaren '80, de opkomst van de kenniseconomie, de digitale revolutie en de ontdekking van de stad als ontmoetingsplek is Amsterdam massaal herontdekt. Ook in de recessiejaren bleef Amsterdam mensen en bedrijven aantrekken uit binnen- én buitenland. Amsterdam is een magneet voor bedrijven, kunstenaars, studenten, bezoekers en mensen die kansen zien. Deze aantrekkingskracht zorgt voor dynamiek, economische groei en gaat gepaard met meer drukte. Amsterdam is een internationale wereldstad en wil dat graag blijven.

2.1 De nieuwe trek naar de stad

Tussen het eind van de jaren '60 en het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw liep Amsterdam 'leeg'. De werkgelegenheid liep flink terug en de stad werd ervaren als oud, vies en verpauperd.

Midden jaren '80 keerde het tij en begonnen steden zoals Amsterdam opnieuw te groeien. Na een dieptepunt in 1985 met net aan 675.000 inwoners, wonen er nu 823.827 mensen (28 februari 2015) in de stad. De afgelopen jaren steeg de populatie met zo'n 10.000 per jaar, zelfs tijdens de recessieperiode en terwijl de bevolkingsgroei in Nederland juist afneemt.

De hernieuwde belangstelling voor Amsterdam als plek om te wonen, te werken en te verblijven heeft geleid tot een veelheid aan private en publieke investeringen waarmee de stad werd opgeknapt. Nieuwe bewoners van de Jordaan investeerden in hun eigen bezit, ondernemers investeerden in winkels en bedrijven, de overheid investeerde in voorzieningen, de openbare ruimte en infrastructuur.

Start-ups

Amsterdam heeft een indrukwekkend 'ecosysteem' van start-ups, accelerators, incubators, hogescholen en universiteiten. Daar wordt hard gewerkt aan nieuwe technologieën, spannende producten en andere innovaties die ons leven beter maken. Het ecosysteem laat de veerkracht en de pionierende handelsgeest van de stad zien. Die combinatie van eigenschappen heeft altijd bij de stad gehoord.

Snelle groeiers in de technologie en creatieve industrie zijn van groot belang voor de economie van de stad. Een economie die verandert en kansen biedt aan al die ondernemers, denkers en uitvinders die zich Amsterdammer voelen, maar internationaal denken. Amsterdam wil daarom tot de top 3 van start-up steden Europa behoren.

Expats

Steeds meer mensen uit het buitenland willen een aantal jaren in Amsterdam werken. Zij werken bijvoorbeeld in de ICT creatieve industrie en producers service en vervullen vacatures waarvoor het moeilijk is geschikte mensen te vinden. Bedrijven zoals Booking.com en Travelbird kunnen daarom in Amsterdam groeien. Het Expatcenter heeft sinds het ontstaan in 2008 meer dan 30.000 mensen geholpen. Ze maken volop gebruik van de voorzieningen in de stad en zijn relatief koopkrachtig.

Buitenlandse ondernemingen

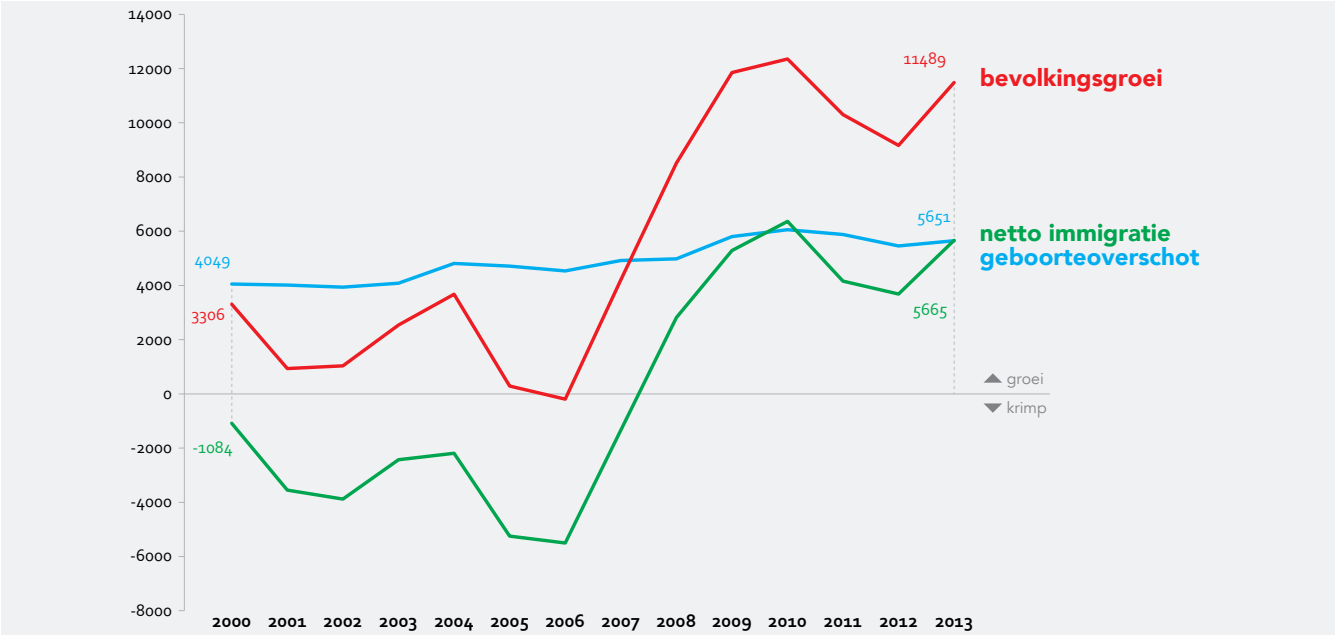
De regio Amsterdam is de motor van de nationale economie en een goede uitvalsbasis voor bedrijven om zaken te doen in heel Europa. Amsterdam is daarom een belangrijke vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven (2500). Jaarlijks komen er gemiddeld 120 nieuwe buitenlandse bedrijven bij. Na Londen trekt Amsterdam in Europa de meeste hoofdkantoren aan. Buitenlandse ondernemingen dragen bovengemiddeld bij aan werkgelegenheid en welvaart. Zij beginnen vaak met een kleine vestiging en groeien daarna door. Bovendien trekken buitenlandse bedrijven weer nationaal en internationaal talent aan.

Vanaf de jaren negentig nam ook de internationale belangstelling voor Amsterdam als vestigingsplaats toe. Voor de eeuwwisseling vestigden verschillende Europese distributiecentra zich in de regio. Na 2000 vormde Amsterdam zelf steeds meer een aantrekkelijke basis voor mensen en bedrijven in de ICT, reclame en andere vormen van zakelijke dienstverlening.

De stad staat er inmiddels goed voor, ook fysiek en sociaal. De welvaart is toegenomen, de veiligheid en leefbaarheid vergroot. Gezinnen kiezen er steeds vaker voor om in de stad te (blijven) wonen. Hierin staat Amsterdam niet alleen. In de kennisintensieve diensteneconomie die tot ontwikkeling kwam in de laatste decennia van de twintigste eeuw ontwikkelden meerdere steden in het welvarende deel van de wereld zich tot brandpunten in de wereldeconomie en werden daarmee 'succesvol' en 'aantrekkelijk'.

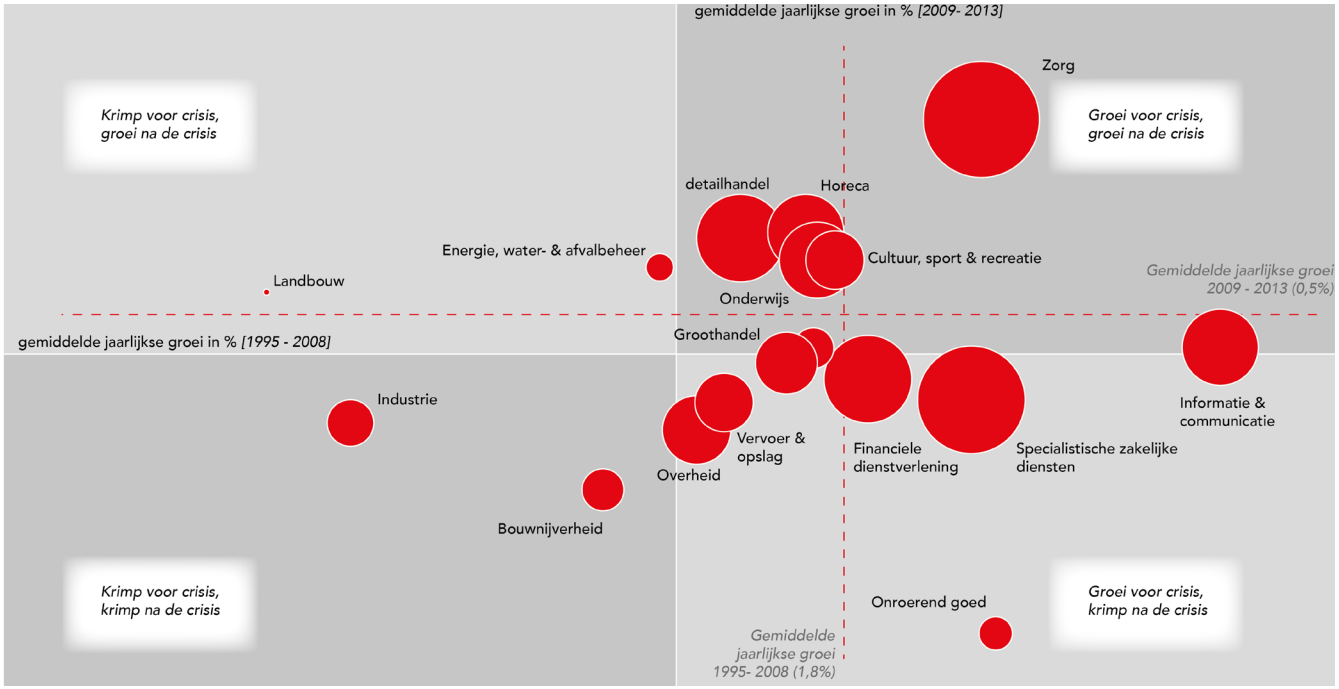
Amsterdam is in dit opzicht binnen Europa niet uniek, maar onderscheidt zich wel van andere steden. Het is de 'compacte stad' bij uitstek met de bijzondere kwaliteit van de grachtengordel, een relatief grote concentratie van cultuur en de van oudsher aanwezige internationale handelsoriëntatie met de daarbij horende tolerantie.

Met recht noemt Amsterdam zich een *global village*, die de aantrekkelijkheid van de menselijke maat koppelt aan een kosmopolitische uitstraling. Niet voor niets is Amsterdam aantrekkelijk voor gezinnen en voor expats. De fiets staat symbool voor de stad: efficiënt maar niet overhaast. De luchthaven en AMS-IX vormen de fysieke en digitale verbinding met de wereld.



8

De stad groeit de laatste jaren met gemiddeld 10.000 inwoners per jaar. Dit is voor een groot deel te danken aan mensen van buiten Amsterdam die naar de stad toe trekken. Dit is niet altijd zo geweest. Bron: CBS Statline 2015



9

Gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal werkzame personen per sector in procenten, 1995-2008 en 2009-2013. In de crisisjaren is de economische groei van Amsterdam, naast de sectoren zorg en onderwijs, vooral te danken aan de sectoren detailhandel, horeca en cultuur, sport & recreatie. Deze sectoren hangen nauw samen met de vrijetijds/ bezoekerseconomie. Bron: CBS, bewerking TNO.

Er zijn vijf ontwikkelingen te onderscheiden die hebben bijgedragen aan de groei:

Stad als economische motor

In de kenniseconomie is menselijk kapitaal de belangrijkste productiefactor. Innovatie ontstaat doordat bedrijven en mensen met verschillende ideeën elkaar, soms bij toeval, ontmoeten. De kans dat dit gebeurt, is het grootst in steden. Dat zijn de plekken waar veel verschillende mensen wonen en waar de gelegenheden optimaal zijn om elkaar formeel dan wel informeel te ontmoeten. Deze levendige en bruisende sfeer geeft een bijzondere dynamiek die voor andere mensen weer een reden is om in zo'n stad te willen wonen of deze te bezoeken.

Toegenomen bestedingsniveau

De welvaart is de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen. Dat geldt wereldwijd, en zeker ook in Nederland. Er is meer ruimte voor vrijetijdsbesteding (zowel voor kortere en langere vakanties als voor 's avonds of in het weekend uitgaan) en voor de aanschaf van luxegoederen. Bewoners, bezoekers en mensen die werken of studeren in de regio Amsterdam besteden daarom meer geld aan winkelen, cultuur en horeca in de stad. Bovendien is, mede vanwege de dalende vervoerskosten, de stedentrip een populaire vrijetijdsbesteding geworden.

Cultureel erfgoed en kapitaal

De historische binnenstad ons belangrijkste culturele erfgoed met de status van UNESCO–werelderfgoed. Daarbij komt dat de belangstelling voor kunst en cultuur sinds de jaren '80 is meegestegen met het toegenomen opleidings- en welvaartsniveau. Dit cultureel kapitaal laat zich optimaal verzilveren in een stedelijke omgeving, waar een grote variatie is aan culturele podia, programma's, instellingen en festivals. Niet alleen de hoger opgeleide stedelijke bevolking maakt hiervan steeds meer gebruik, ook bezoekers uit de rest van het land en daarbuiten trekken om deze reden naar de stad.

Digitale revolutie

De ontwikkelingen rondom internet, smartphones, wearables, apps en sociale media zijn overweldigend. Er is sprake van een permanente digitale toegang tot collega's en vrienden, documenten en informatie. 'The internet of things' koppelt mensen aan ideeën, producten en diensten. Alles zit in de *cloud* waardoor we minder afhankelijk zijn geworden vaste plekken in een kantoor.

De effecten hiervan op het gebruik van de stedelijke ruimte zijn groot. We kunnen overal werken en elkaar op elk tijdstip ontmoeten, ook voor zakelijke besprekingen. Binnen de ring A10 groeit dan ook het aantal gelegenheden waar mensen elkaar kunnen ontmoeten of kunnen werken. Zakelijke en vrije tijd loopt hier in toenemende mate door elkaar heen.

Investeringen in de stad

Op veel plekken is de kwaliteit van de openbare ruimte de afgelopen jaren verbeterd. Zo zorgt het nieuwe grachtenprofiel voor meer rust en ruimte en vormen nieuwe verblijfsplekken aan het water, zoals bij de Hermitage, een mogelijkheid om even aan de drukte van de stad te ontsnappen.

Dit geldt ook voor het park en het Eye museum aan de noordelijke IJ-oever. Soms getuigen simpele ingrepen zoals de rood-groene vlakken bij de pontveren van een verbluffende eenvoud als middel om wachtende en aankomende passagiers van elkaar te scheiden.

Andere voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van de IJ-oevers met tal van culturele voorzieningen, investeringen in parken (Vondelpark, Westerpark, Erasmuspark, Oosterpark) en de stedelijke vernieuwing in Noord, Nieuw-West en Zuidoost. De toenemende populariteit van buurten als de Indische buurt, de Spaardammerbuurt en Bos en Lommer is mede te danken aan investeringen in de woningvoorraad en publieke voorzieningen. Ook het Arena-gebied is dankzij het nieuwe station, de Ziggo Dome en de herinrichting van de openbare ruimte tot een nationaal uitgaansgebied uitgegroeid.

De herprofilering van het Damrak, het Rokin en de Wibautstraat gaan vergezeld van investeringen in het vastgoed, zoals de HvA campus en de oude gebouwen van de Volkskrant en Het Parool die langs de Wibautstraat een nieuw leven krijgen. Met de aanleg van de Rode Loper investeert het college deze periode €100 miljoen in de openbare ruimte voor met name fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

Ook kennisinstellingen investeren fors in campussen met gemengde milieus in en rond de stad, zoals de VU, het AMC, het Sciencepark. De Zuidas ontwikkelt zich de komende jaren verder tot een hoogwaardig centrummilieu, dankzij het dokmodel, een nieuw station en verdere verdichting.

De aanleg van de Noord/Zuidlijn levert vanaf 2017 een zeer goed bereikbaar centrum van de stad op dat Noord verbindt met het centrum en de Zuidas. Dit zal eveneens een positief effect hebben op de private investeringen langs de lijn. Er dan zijn er ook gebieden die een geheel eigen dynamiek kennen van geleidelijke transformatie, zoals het NDSM-terrein en het Schinkelgebied.

De aanpak van het Wallengebied (1012) heeft criminele activiteiten rond mensenhandel en illegale bedrijfsvoering teruggedrongen. In samenwerking met corporaties zijn panden opgeknapt en van nieuwe functies voorzien. Met het terugbrengen van het aantal bordeelramen is nieuwe bedrijvigheid en woningbouw gestimuleerd.De aanpak richt zich ook op het versterken van de woonfunctie in de oude binnenstad en op uitbreiding van het cultuuraanbod en het hogere segment van de restaurants in het gebied.

Tot slot is het succes van de stad mede te danken aan de talloze investeringen die particulieren en instellingen hebben gedaan. Daarmee is de waarde van het cultureel erfgoed gestegen en de aantrekkelijkheid van de stad aanzienlijk toegenomen.



10 *De Hallen zijn van de één op de andere dag een hippe plek in de stad geworden. Bron: studiokoning.nl*

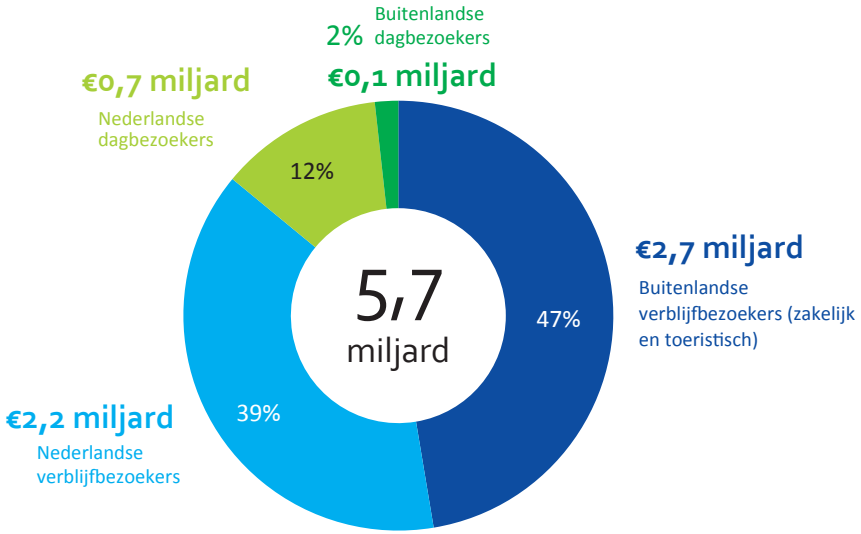


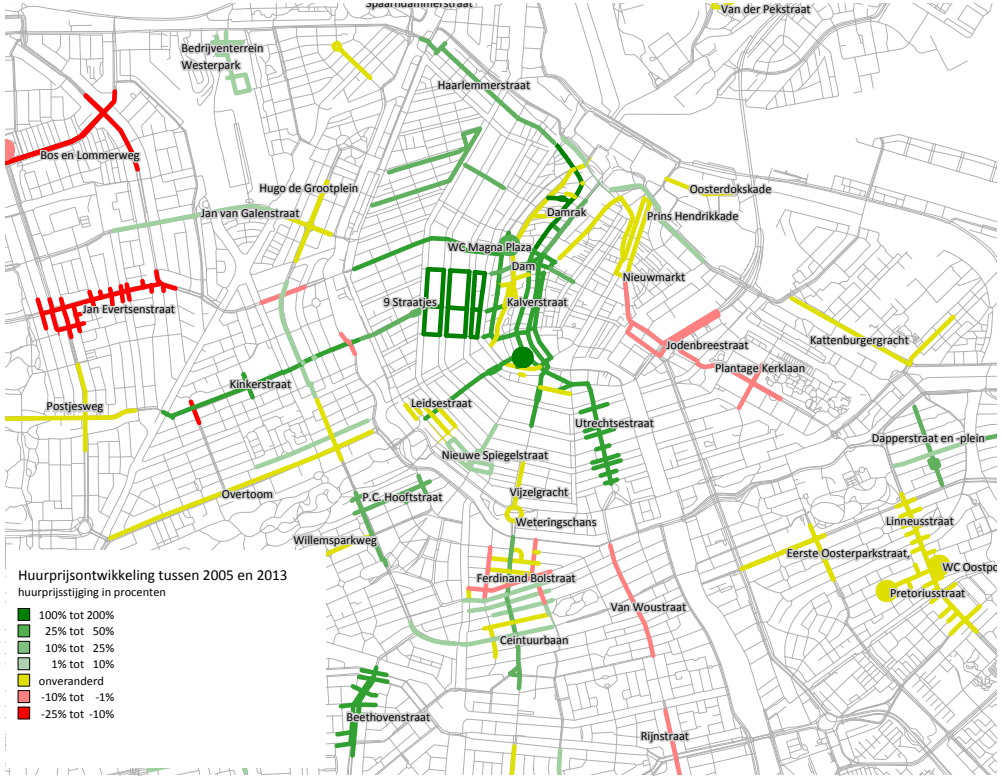
11 *Het Eye museum en het plein aan de Noordelijke IJ-oever hebben Noord een nieuw gezicht gegeven. Bron: Gemeente Amsterdam*

Metropoolvorming

Het ruimtelijke beleid in Amsterdam richt zich sinds 1985 op de compacte stad. Daar plukt de stad nu haar vruchten van. Nog niet zo lang geleden werd werken en wonen naar en over de randen van de stadsgrens verplaatst, met een sterke functionele scheiding. Zowel productie als dienstverlening was grootschalig georganiseerd. Zo'n economie vraagt om ruime bedrijfsterreinen en kantoorlocaties en een ontwikkelde infrastructuur. De nieuwe kenniseconomie vraagt om het tegenovergestelde. Steden zijn juist de motor. De compacte stad is inmiddels ingebed in de metropool. Onze dagelijkse leef- en werkpatronen spelen zich af op een veel grotere schaal dan de stad. Dicht op elkaar gepakte steden maken het mogelijk om veel persoonlijke contacten te onderhouden, kennis te delen, elkaar te inspireren en daardoor te innoveren. Voor de ruimtelijke ordening betekent dit beter verbinden, intensiveren, transformeren en verdichten van de beschikbare ruimte. En aandacht voor functiemenging in de bebouwing en een begane grond met een duidelijke uitstraling naar de openbare ruimte die ontmoeting en interactie stimuleert. Dat is tegelijkertijd weer een reden voor toeristen om Amsterdam te bezoeken en daarmee vergroten ook zij de levendigheid. Met andere woorden, de groei en het succes van de stad leiden tot drukte en deze drukte draagt weer bij aan haar groei en succes.

Omvang van bestedingen





Volgens Amsterdam Marketing zorgen inkomende bezoekers voor €5,7 miljard aan bestedingen in Amsterdam (2011)[1]. Hiervan is €2,7 miljard bestedingen van buitenlandse verblijfbezoekers (zakelijk en toeristisch), €2,2 miljard van Nederlandse verblijfsbezoekers, €0,7 miljard van Nederlandse dagbezoekers. De resterende €0,1 miljard is voor de buitenlandse dagbezoeker[2]. Voor toeristische uitgaven zijn de bestedingen ruwweg zo'n twee keer zo groot als de toegevoegde waarde (Inzicht in de bestedingspatronen van de verschillende consumentengroepen in tijd en ruimte is noodzakelijk om de economische betekenis van toerisme en recreatie nog scherper in beeld te krijgen).

De ontwikkeling van de winkelhuurprijzen in winkelstraten in Amsterdam laat een gevarieerd beeld zien. De huurprijzen in de gewilde winkelstraten in het centrum en enkele aanloopstraten zijn fors gestegen in de afgelopen tien jaar, maar in veel andere straten zijn de huurprijzen stabiel gebleven of zelfs gedaald. Bron: DTZ Zadelhoff, Winkelhuurprijzen 2014 (het betreft hier de nominale prijsontwikkeling)

1 *Amsterdam Marketing. Bezoekersonderzoek Amsterdam 2012. Juni 2012.*

2 *Volgens Amsterdam Marketing overnacht ruim de helft (58%) van de Nederlandse verblijfsbezoekers buiten de geregistreerde hotelovernachtingen, dus bij vrienden, familie of informele huur. Van de buitenlandse bezoekers is dat iets minder dan de helft (44%).*

2.2 Economische opbrengst

Investeringen in de stad

De hernieuwde belangstelling voor Amsterdam als plek om te wonen, werken en verblijven heeft geleid tot allerlei private en publieke investeringen om de stad op te knappen. Bewoners die de Jordaan herontdekten en investeerden in hun eigen bezit, ondernemers die investeerden in hun winkels en bedrijven. De gemeente en Rijksoverheid faciliteerden private investeringen in stedelijk erfgoed via belastingfaciliteiten en funderingsbijdragen en investeerden in de openbare ruimte en infrastructuur. Overheden en ondernemers hebben ook veel geïnvesteerd in kunst en cultuur.

Terugkijkend zien we vanaf de jaren tachtig een stevig spoor van investeringen die de stad tot een goed bereikbare en prettige plek om te verblijven hebben gemaakt.

Toename van welvaart en de stad als plek voor gezinnen

Naast fysieke verbeteringen, ontwikkelt de stad zich ook in sociaal opzicht: de veiligheid en de leefbaarheid zijn verbeterd. De tweedeling in de samenleving is daarmee nog niet verdwenen. Waar mensen voorheen de stad verlieten zodra er kinderen kwamen, is dit fenomeen in de jaren '90 gekanteld. Met de aanleg van het Oostelijk Havengebied werd dit het meest duidelijk. De meeste woningen waren niet berekend op de komst van kinderen. Het aandeel gezinnen neemt vooral toe in de stadsdelen Centrum, Zuid en Oost.

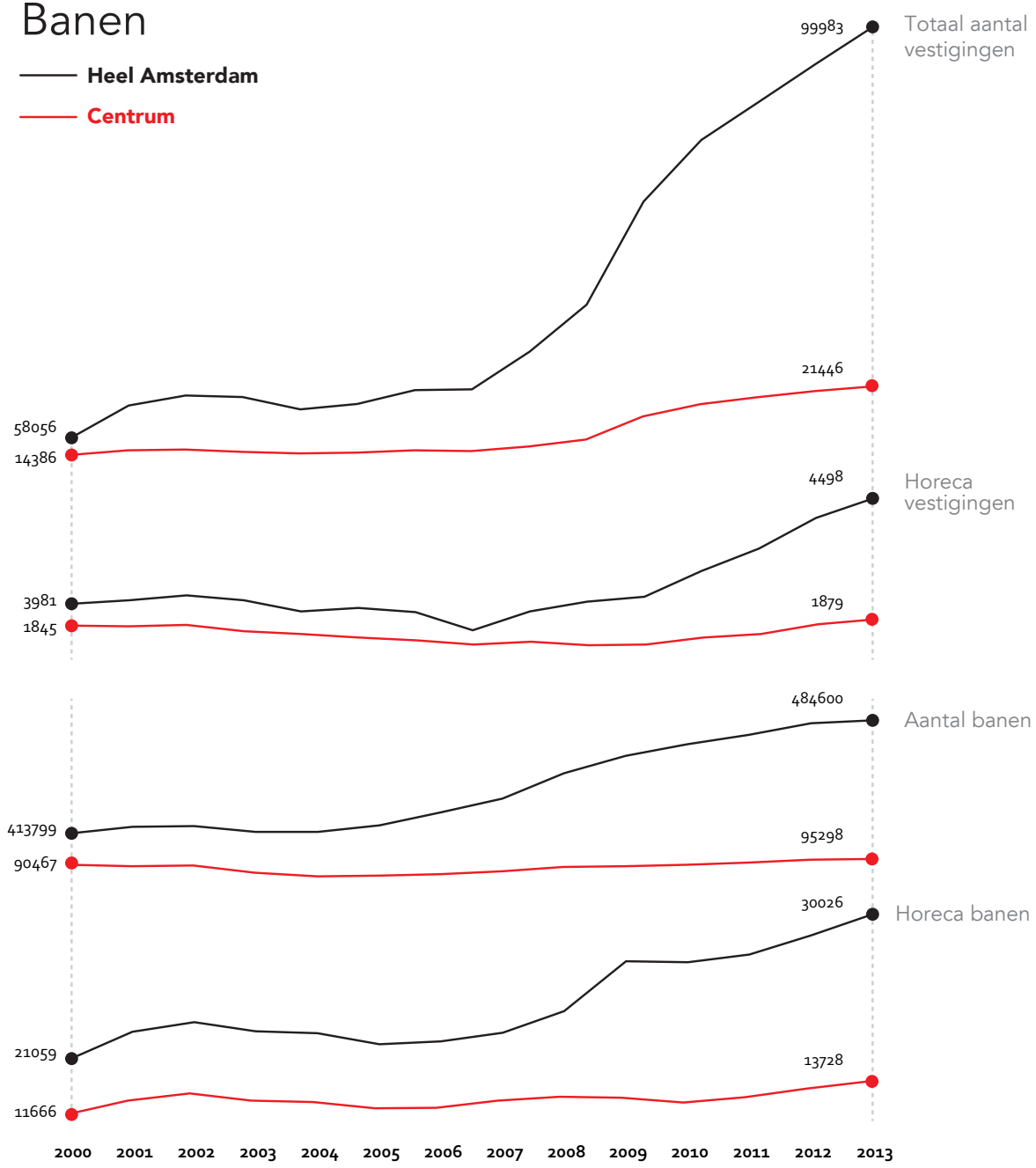
Voor de bevolkingsgroei was 2007 een nieuw kantelpunt. Vanaf dat jaar heeft het geboorteoverschot en de instroom van met name studenten en hoogopgeleide kenniswerkers geleid tot een toename van meer dan 10.000 inwoners per jaar. De instroom naar de metropoolregio is sindsdien sterker dan de uitstroom. Naast verjonging kent Amsterdam ook een toenemende vergrijzing. Een bijkomend effect hiervan is dat deze groep ook een ander vrije-tijdspatroon kent.

Toegevoegde waarde en werkgelegenheid van toerisme en recreatie

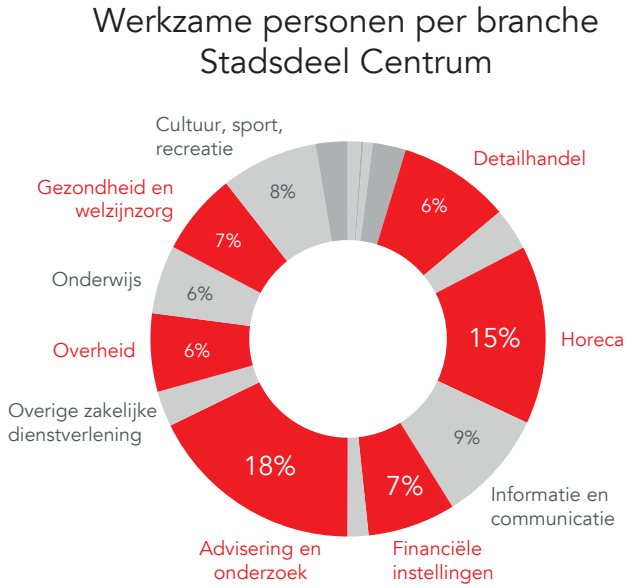
De groei van het toerisme is de afgelopen 10 jaar met 60% gestegen tot 10,2 miljoen geregistreerde overnachtingen in 2014 in Amsterdam. De omvang van de toegevoegde waarde van het cluster 'Toerisme en Recreatie' in de Metropoolregio Amsterdam is €4,7 miljard (2013). Er werken in totaal 109.000 personen (bron CBS)[1]. De banen zijn inclusief de bestedingen van Amsterdammers in met name de horeca. Dit cluster is de afgelopen jaren gegroeid, waar de rest van de economie stagneerde.

Figuur 9 toont de ontwikkeling van de werkgelegenheid van de verschillende sectoren in de gemeente Amsterdam en geeft

1 *Dit is in toegevoegde waarde 4,4% van de totale toegevoegde waarde van de MRA en 7,3% van het totaal aantal werkenden (alle cijfers 2013).Het betreft hier het totaal van economische activiteiten in de regio op gebied van toerisme en recreatie. Momenteel is geen uitsplitsing beschikbaar voor de gemeente Amsterdam apart en naar inkomend, uitgaand toerisme of bewoners.*







12 *Werkzame personen per branche in Amsterdam en Stadsdeel Centrum. Het centrum kent net als Amsterdam een diverse economie. Het percentage werkzame personen in de horeca is echte aanzienlijk hoger dan in de west van de stad. Bron: Gemeente Amsterdam/OIS*

daarmee een indicatie van de omvang van de economie die verbonden is met vrijetijdsbesteding. De sectoren horeca, cultuur/sport/recreatie en detailhandel (inclusief dagelijkse boodschappen) vormen het grootste deel hiervan. Deze drie sectoren hebben in 2013 een toegevoegde waarde van €3,5 miljard. Dat is 7% van de Amsterdamse economie in toegevoegde waarde. Er werken 117.000 mensen, (18% van de werkenden in Amsterdam) bij een arbeidsvolume van 81.000 voltijdse arbeidsplaatsen (16% van het totaal in Amsterdam). In 2014 leverde de ruim 26.000 kamers werkgelegenheid op voor 11.600 banen. Het belang van bezoekers wordt ook zichtbaar in de bestedingen in het openbaar vervoer. DE GVB schat in dat ten minste een kwart van de kaartjes (ca. 61 miljoen euro) hieruit voortkomt. Hiermee kunnen de belangrijkste hoofdlijnen in stand worden gehouden.

Amsterdam heeft een uitstekende uitgangspositie als locatie voor congressen en evenementen. Van wetenschappelijke ontmoetingen tot internationale vergaderingen van multinationals. Van meerdaagse congressen tot sector-events. Congressen trekken goed betalende bezoekers die veelvuldig gebruik maken van horecavoorzieningen en meer uitgeven dan een gemiddelde toerist.

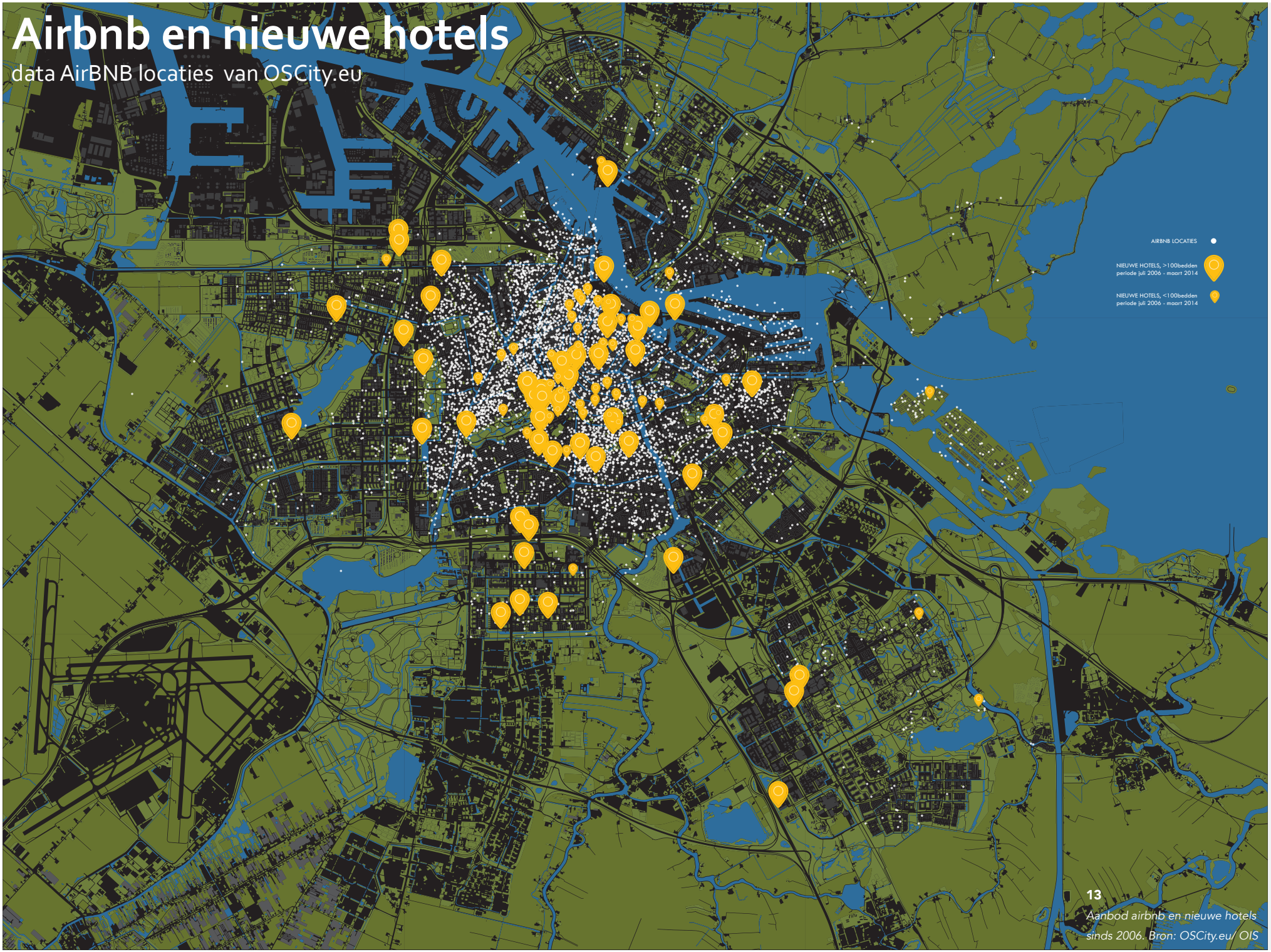
Werkzame personen gemeente Amsterdam

Opvallend is de groei van werkgelegenheid in de niet-verplaatsbare banen in lokaal gebonden dienstverlening zoals zorg, onderwijs, horeca, detailhandel. Tegen de landelijke trend in, is de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van horeca en detailhandel in Amsterdam gestegen in de recessieperiode (2009-2013) (zie figuur 9).

De werkgelegenheid in horeca, detailhandel en andere vormen van niet-verplaatsbare dienstverlening kent over het algemeen relatief lage formele scholingseisen. Dit is van belang omdat juist de werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden relatief hoog is in Amsterdam. De ontwikkeling van de vrijetijdseconomie creëert banen en biedt deze groep een economisch perspectief.

Airbnb en nieuwe hotels

data AirBNB locaties van OSCity.eu



13

Aanbod airbnb en nieuwe hotels sinds 2006. Bron: OSCity.eu/ OIS

Tussen 2008 en 2015 zijn er 9000 nieuwe hotelkamers bijgekomen in Amsterdam. Ook in de regio zijn er een paar duizend kamers bijgekomen. Sinds 2013 stijgt de bezettingsgraad. In het centrum van Amsterdam ligt deze op meer dan 80%. In de rest van de regio is deze groter dan 70%. Hiermee staat Amsterdam in de top van Europese steden voor wat betreft bezettingsgraden.

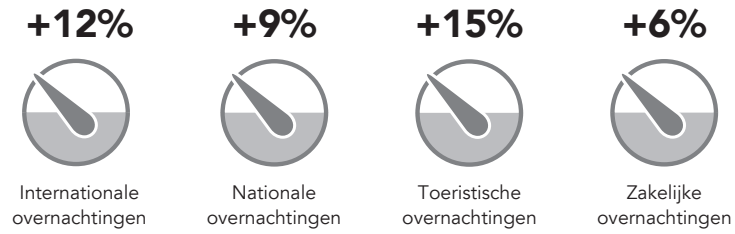
De afgelopen jaren zijn veel kantoorpanden in zowel monumentale als saaie gebouwen verbouwd en gerenoveerd tot hotels. Hierdoor zijn de gebouwen aanzienlijk opgeknapt. Tegelijkertijd zorgen de hotels ook voor veiligheid door de aanwezigheid van nachtportiers, lichten die aan zijn en mensen die rondlopen. In toenemende mater vervullen hotels ook een buurtfunctie. Zo wordt de spa In het Conservatorium Hotel ook door bewoners bezocht en bezoeken kunstliefhebber exposities in het Art Hotel.

Tegelijkertijd zoeken toeristen steeds vaker andere overnachtingsvormen dan hotels. De opkomst van aanbieders als Airbnb en Wimdu spelen hier op in. Er komen ook nieuwe formules bij zoals het nieuwe Zokuhotel aan de Weesperstraat. Het aantal kamers dat in 2014 in Amsterdam werd aangeboden via Airbnb wordt geschat op circa 10.000. Daarnaast zijn er nog zo'n 50 gelijksoortige aanbieders op internet. Het is daardoor voor een bewoner zeer lucratief om een woning tijdelijk te verhuren. Dit zorgt ook voor prijsopdrijving. Op plekken waar veel woningen aan toeristen worden verhuurd, ervaren de bewoners dit als vervreemding en overlast.

Een doorn in het oog zijn echter vooral de illegale hotels. Dit zijn hotels zonder vergunningen of short-stay accommodaties die zich niet aan de regels houden. De illegale verhuur, waarbij woningen aan de woningvoorraad worden onttrokken, is toegenomen. Volgens Bureau Zoeklicht wordt 10% van alle sociale woningen, ruim 20.000 woningen, illegaal onderverhuurd.

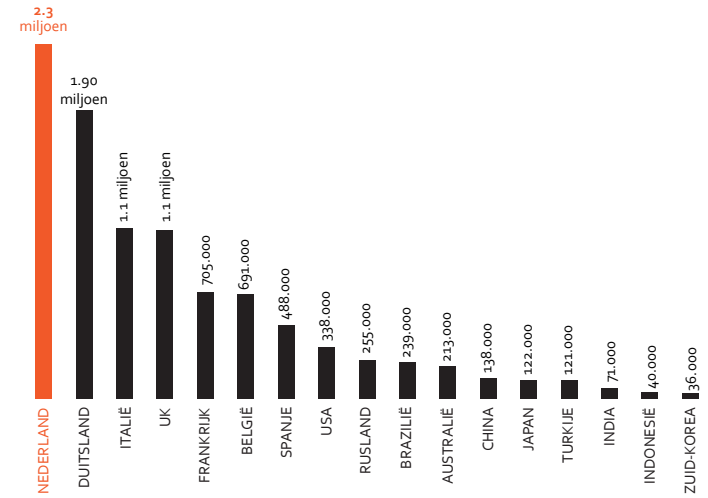
Positief effect is dat aanbieders van woonruimte vaak buiten het centrumgebied liggen en daarmee bijdragen aan spreiding van bezoekers. Daarmee zorgen ze ook voor een impuls van de lokale buurtvoorzieningen. Een goed voorbeeld hiervan is de Stay OK en Studio K in de Indische Buurt.

Groei geregistreerde overnachtingen
2013 - 2014



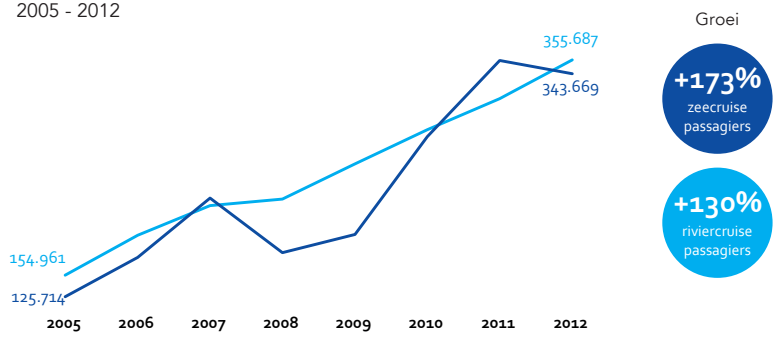
14
Het aantal bezoekers is het afgelopen jaar fors gegroeid. Het gaat hier om binnenlandse en buitenlandse bezoekers, om toeristen en zakenmensen. Bron: Bezoekersonderzoek 2012, Amsterdam Marketing.

Geregistreerde overnachtingen Amsterdam
2014 - herkomst land



15
Het grootste aantal overnachtende bezoekers komt nog steeds uit Nederland, gevolgd door Europa. Bron: Amsterdam Marketing

Cruisepassagiers
2005 - 2012



16
Er komen meer en grotere cruiseschepen. Bron: Amsterdamse Thermometer van Bereikbaarheid 2013, Gemeente Amsterdam DIVV

2.3 Ruimtelijke trends

De aantrekkingskracht van de stad zorgt ervoor dat ook de komende jaren het aantal inwoners, de economie en het toerisme in Amsterdam blijven groeien. Op de lange termijn (tot ca. 2040) is de verwachting dat de demografische groei in de hele regio verder zal oplopen. Naar verwachting groeit de metropoolregio Amsterdam tussen nu en 2040 met 500.000 inwoners (Primos).

Deze groei is voor een groot deel afhankelijk van het beschikbare aanbod van woningen. De grootste vraag is naar woningen in stedelijke woonmilieus. De afgelopen jaren is de woningproductie door de crisis achtergebleven bij de groei. Er zijn wel studentenwoningen gebouwd en ook het aantal hotels is, mede door de omzetting van leegstaande kantoren, sterk toegenomen. Er zijn voor de bouw van hotels geen woningen onttrokken aan de woningvoorraad. Ook worden bestaande panden getransformeerd en omgezet naar woningbouw en worden woningbouwlocaties in de stad toegevoegd.

Het aantal geregistreerde overnachtende bezoekers is sterker gestegen dan de toename van het aantal kamers. Dit verklaart mede de sterke stijging van vakantie verhuur én de illegale verhuur. Op de lange termijn is de groei van het aantal toeristen moeilijk te voorspellen. Dat is voor een groot deel afhankelijk van de opkomst van nieuwe economieën en de daarbij horende toenemende welvaart.

In verhouding tot het aantal Europese bezoekers (tabel 15) is het aantal toeristen uit deze landen nog gering. In Europa neemt het aantal stedentrips nog steeds toe. Daarmee stijgt ook de vraag naar alternatieve verblijfsvormen.

Deeleconomie

Door de ruimte in de stad beter te benutten neemt de compactheid toe. Dit verhoogt de druk op de openbare ruimte. De drukte in de stad zal evenredig toenemen met meer mensen op populaire straten, pleinen en parken, maar ook door de komst van meer touringcars en cruiseschepen. Er komen vollere trams, drukke musea, hotels en horeca.

Nieuwe vormen van deeleconomie spelen hier handig op in. Zoals het delen van auto's en sloepen. Kantoorpanden worden beter benut door flexibelere huurcontracten en verschillende gebruiksvormen. Door de verschuiving van bezit naar gebruik wordt de beschikbare ruimte beter en efficiënter benut en het zorgt ervoor dat producten beter worden benut.

Spreiding

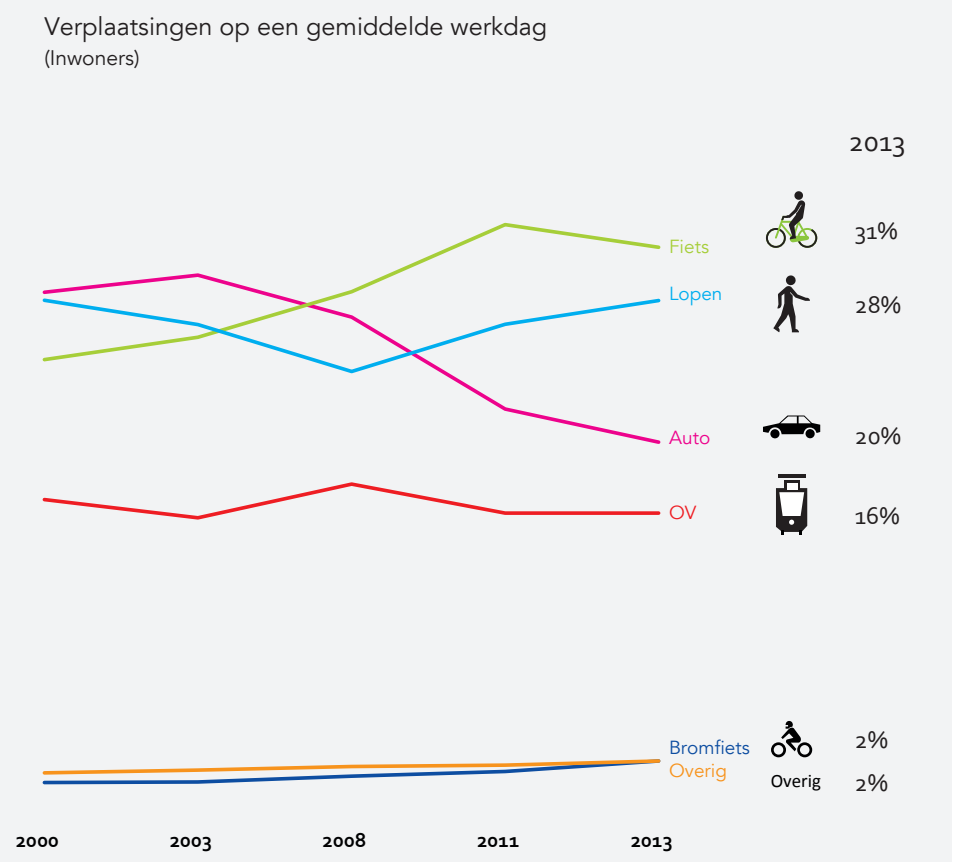
Voor de één staat meer drukte gelijk aan meer omzet, gezelligheid en plezier. Voor de ander staat het gelijk aan overvol, ergernis en vervreemding. Hoe dan ook, de drukte zal op den duur 'uitvloeien' van de binnenstad naar de buurten daaromheen en de regio.

Door het succes van de binnenstad en delen van de 19de-eeuwse grachtengordel worden ruimte en vastgoed schaars en dus duur. Daardoor komen aangrenzende gebieden bij mensen en ondernemers in het vizier en wordt het rendabel om daar te investeren in locaties en gebouwen. Denk bijvoorbeeld aan het vrijwel onmiddellijke succes van het Westerpark, de Hallen in West, Eye en de Tolhuistuin in Noord. De metropoolregio biedt kansen, zoals de ontwikkeling van de IJ-oevers richting Zaanstad.

Vervoer

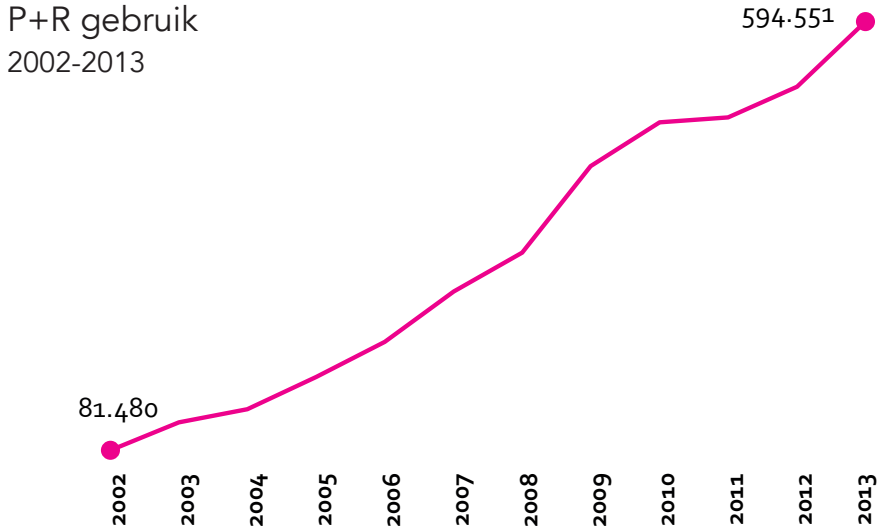
Het gebruik van vervoersmiddelen in de stad verandert. Het aantal voetgangers en fietsers is de afgelopen jaren gestegen, het autogebruik neemt af. De komende jaren wordt het gebruik van de auto in de binnenstad nog minder vanzelfsprekend en parkeren gebeurt nog meer ondergronds.

Het gebruik van de fiets en het OV neemt verder toe. Met de toename van het aantal fietsen wordt het fietsparkeren in de openbare ruimte een steeds belangrijker vraagstuk. In de Amsterdamse Uitvoeringsagenda Mobiliteit worden deze onderwerpen benoemd en aangepakt.



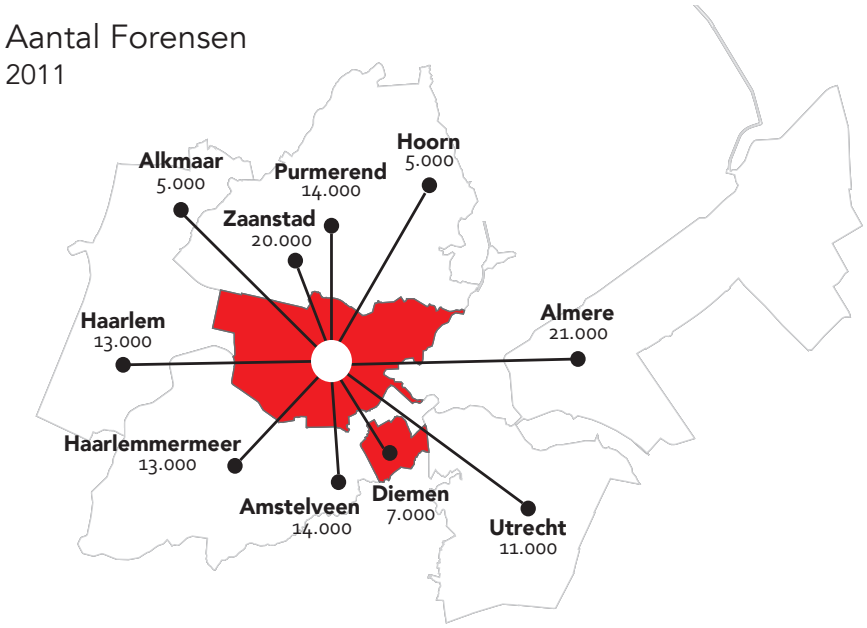
17

Het aantal verplaatsingen per fiets en te voet is de afgelopen jaren toegenomen, terwijl het autogebruik is afgenomen. Bron: Amsterdamse Thermometer van Bereikbaarheid 2013, Gemeente Amsterdam DIVV



18

Een van de redenen voor het afgenomen autogebruik is het succes van P+R voorzieningen. Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2013



Forensen (x 1000)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Totaal forensen van buiten de stad	214	214	256,7	257	266	261	268	274,2

19

Het groeiende aantal forensen draagt bij aan de toegenomen dynamiek in de stad. Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2013

2.4 Conclusie

De voorzetting en zelfs versnelling van het stedelijk succes, ook tijdens de recessiejaren, bevestigt dat de populariteit van Amsterdam geen modeverschijnsel is. De diensteneconomie die de afgelopen decennia is ontstaan, wordt gevoed door de nieuwe mogelijkheden van de digitale revolutie. Steden zoals Amsterdam blijven hiermee broedplaatsen voor vernieuwing en zijn aantrekkelijk om in te wonen, te werken, om in te studeren en te bezoeken.

Amsterdam is in de afgelopen dertig jaar een populaire stad geworden met internationale aantrekkingskracht. Niet alleen als woonplaats staat Amsterdam in de belangstelling, maar ook als werkstad, studentenstad en als stad om te bezoeken. De keerzijde van deze ontwikkeling is dat de schaarste van de ruimte vraagt om passen en meten en afwegingen voor verschillende gebruikersgroepen.

Ook zorgt het succes voor prijsstijgingen van het onroerend goed waardoor de betaalbaarheid van de woningvoorraad onder druk komt te staan. Voor kansarmen bestaat het risico dat ze de groei niet kunnen bijbenen en dat zij moeilijker een plek kunnen vinden in Amsterdam.

De voordelen van het succes van Amsterdam voor de stad en haar bewoners zijn drieledig:

- De stad wordt nog aantrekkelijker. Er is een cultureel aanbod van wereldniveau en een gevarieerd aanbod van horeca en winkels. Ook in internationaal opzicht is het aanbod per inwoner groot en van hoge kwaliteit;

- De groeiende economie creëert werkgelegenheid, juist ook in die categorieën waarvoor weinig of geen formele scholing vereist is. Dit biedt kansen voor de groep lager opgeleiden die het hardst getroffen wordt door werkloosheid;

- De druk op de binnenstad stimuleert ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen in andere delen van de stad en de regio: het wordt rendabel te investeren in voorzieningen buiten, en steeds verder weg van het centrum als alternatief voor de drukke binnenstad.

De druk op de schaarse ruimte van Amsterdam en in het bijzonder van het centrum blijft daarom bestaan en wordt ook groter. Dit stelt ons voor nieuwe opgaven. De vraag hoe met deze druk om te gaan en hierin een goede balans te vinden, komt in de volgende hoofdstukken aan de orde.

Buurt enquêtes 2015

Stadsdeel Centrum is vooralsnog het enige stadsdeel dat buurtenquêtes houdt. In de enquête van 2015 zijn voor het eerst ook vragen over drukte opgenomen. Bewoners en mensen die in het centrum werken konden in april een online enquête invullen. De uitkomsten kunnen leiden tot nieuw beleid en directe maatregelen, die in de gebiedsjaarplannen worden opgenomen.

Veiligheidsmonitor - ergernissen

OIS heeft in 2014 onderzoek gedaan naar de meest voorkomende ergernissen onder Amsterdammers.
De top 5 bestaat uit;
- rommel op straat
- parkeerproblemen
- te hard rijden
- hondenpoep
- rondhangende jongeren

Groepsgesprekken met doelgroepen 2015

In maart 2015 zijn er groepsgesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers en bezoekers over hun ervaringen met drukte. De resultaten worden naar verwachting voor de zomer gepresenteerd. De volgende vier uitkomsten kunnen we alvast delen:

- Buitenlandse toeristen willen best verder kijken dan alleen de oude binnenstad, maar hebben onvoldoende informatie over leuke dingen buiten het centrum (zoals de Hallen) of aantrekkelijke, gratis voorzieningen (zoals de pont over het IJ);

- Amsterdammers klagen over fietsende toeristen en toeristen klagen op hun beurt over onbeschofte fietsende Amsterdammers. Van de Amsterdammers vraagt dit meer begrip voor de fietsende toerist en de toerist zou zich moeten verdiepen in de verkeersregels: bijvoorbeeld dat fietsers van rechts voorrang hebben;

- Bezoekers maken liever in klein gezelschap een rondwandeling met een lokale gids dan dat zij gebruik maken van de grootschalige excursies. Hier ligt een kans voor Amsterdammers die graag hun stad (ook buiten het Centrum) laten zien;

- Bezoekers zoeken naar kleinschaligheid, unieke winkels en behoud van authenticiteit. Dit sluit ook aan bij de wens van bewoners.

3 Mei 2014: Extra drukte door samenloop van omstandigheden

Begin mei 2014 concentreerde de drukte zich door de samenloop van omstandigheden op een paar plekken in de stad. Het vormde een kantelpunt in de negatieve beeldvorming over de drukte in de stad. Die zou zijn veroorzaakt door de explosieve groei van toeristen. Het werkelijke beeld ligt genuanceerder.

Keukenhof. Bloemencorso en Dag van de Arbeid

In de weken dat de Keukenhof in bloei staat komen traditioneel veel toeristen naar Amsterdam. De stad is een mooie uitvalsbasis voor de trip naar de bloementuin, of een mooie afsluiting op de terugweg, maar in beide gevallen worden grote aantallen touringcars besteld. Het jaarlijkse Bloemencorso in de Bollenstreek levert een flinke piek in het aantal bezoekers aan de Keukenhof. Normaliter vindt het corso in de derde week van april plaats, maar om goede redenen (eerder kon niet vanwege Pasen en een week later kon niet in verband met Koningsdag) werd deze verplaatst naar 3 mei. Dat was achteraf gezien geen gelukkig keuze. Rond 1 mei geniet men in veel landen een korte vakantie. Het beloofde een zonnig weekend te worden en in heel Europa stapten duizenden mensen in vliegtuigen, auto's, treinen en bussen, op weg naar Amsterdam. Net als de vele duizenden bloemenliefhebbers.

Herbestrating en Kermis

Die drukte viel misschien nog in min of meer goede banen te leiden, ware het niet dat de gemeente had besloten om het Damrak dat weekend af te sluiten voor al het gemotoriseerd verkeer. Ook daarvoor waren goede redenen aan te voeren: het Damrak werd opnieuw bestraat en lag half open. Het werk moest absoluut klaar zijn voor 4 en 5 mei, maar had in maart grote vertraging opgelopen toen de Chinese president in het Paleis op de Dam kwam logeren, tijdens de Nuclear Summit in Den Haag. Daarnaast was in het weekend van 3 mei ook nog de jaarlijkse Kermis op de Dam.

3 Wat ervaren Amsterdammers?

Een van de belangrijkste gevolgen van de groei van Amsterdam is de drukte in de stad. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de effecten hiervan en hoe we deze ervaren. Waar dreigt de balans verstoord te raken? Hoe en door wie wordt overlast veroorzaakt? Wie heeft er last van?

De beleving van drukte is vaak subjectief. De feiten vragen om verdere definiëring en objectivering.

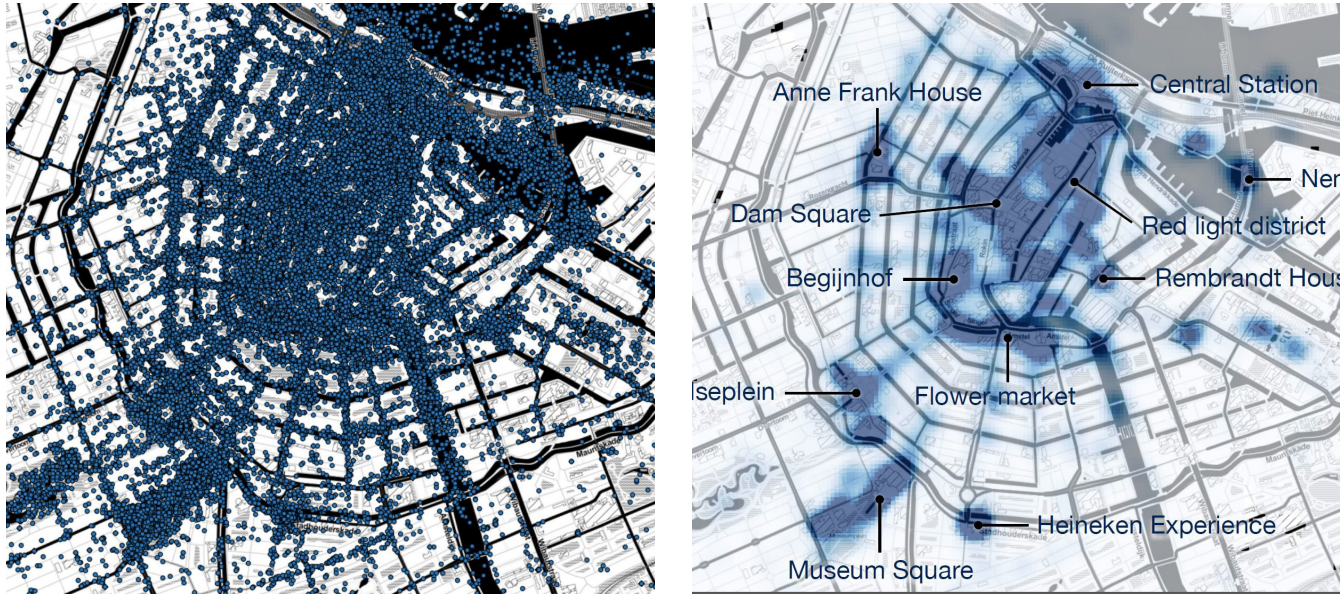
Het aantal woningen in Amsterdam groeit gestaag, maar het aantal inwoners groeit harder en het aantal bezoekers nog meer. De straten worden niet alleen bevolkt door (fietsende) bezoekers en rijen wachtende museumbezoekers, ook Amsterdammers spreken vaker buiten de deur af. Evenementen en stadsparken zijn populairder dan ooit. Is er nog sprake van een plezierig evenwicht tussen wonen, werken en recreëren? Stad in Balans begint met het analyseren van de drukte in de stad.

In de media wordt volop gediscussieerd over de drukte in Amsterdam. In 2013 was de toon vooral positief dankzij de (her-) opening van veel musea, waaronder het Stedelijk Museum en Rijksmuseum en jubilerende organisaties zoals Artis en het Concertgebouw; ´Het gaat goed met het aantal toeristen in Amsterdam en regio´ en ´Het toerisme is een belangrijke impuls voor de economie´ (Parool, 30 december 2013).

In 2014 en 2015 is de toon kritischer van aard en wordt de stem van bewoners en tegenstanders steeds vaker gehoord; 'Vrienden van het Vondelpark wil barbecueverbod' (Parool,21 april 2015) en 'Amsterdam dreigt te disneyficeren' (Parool, 8 feb 2015). Dagblad De Telegraaf (7 mei, 2014) kopt 'Verkeerschaos dreigt opnieuw; Stad niet voorbereid op komst van veel toeristen'. Naast deze kentering in de publieke opinie neemt ook de hoeveelheid artikelen én de discussie in de sociale media flink toe. De discussie over drukte in de stad is regelmatig *trending topic* en men kijkt wat de overheid hier aan gaat doen. De ergenis over de bierfiets lijkt hiervan het meest sprekende symbool.



20 *Uitkomsten workshop Serious Ambtenaar Bron: T. Pasma van de Jongens van de tekeningen*



21 *Datagegevens van Flickr geven een goed beeld van de favoriete plekken van bezoekers. Dit zijn ook de plekken waar de druk in de openbare ruimte groot is. Bron: Sander van der Drift, afstudeeronderzoek LU Wageningen/AMS*

Drukte in de binnenstad 2012

In 2012 heeft Bureau Onderzoek en Statistiek een onderzoek uitgevoerd naar de drukte in de binnenstad. In 2001 had een vergelijkbaar onderzoek plaatsgevonden. In die tijd is het aantal inwoners van stadsdeel Centrum nam tussen 2001 en 2012 met 6,5% toegenomen. Er is een enquete uitgevoerd onder 7 groepen (bewoners van de binnenstad, bewoners van de rest van Amsterdam, bewoners van de MRA. bewoners van de rest van Nederland, ondernemers in de binnenstad en forensen). Vier van de tien gebruikers vinden de binnenstad drukker geworden de afgelopen twee jaar, eenzelfde aantal vindt dat het even druk gebleven is. Van de mensen die het drukker vinden geworden geeft meer dan de helft aan dat dit hoofdzakelijk komt door toeristen en dagjesmensen. Een grote groep, bijna driekwart van de respondenten, vindt drukte in de binnenstad gezellig (73%). Onderzocht is in hoeverre evenementen, verkeer, dagjesmensen, winkelend publiek en horecapubliek tot gezellige drukte of tot overlast leiden. Rond de helft van de gebruikers van de binnenstad vindt dat deze bronnen van drukte leiden tot gezelligheid. Een minderheid vindt de bronnen van drukte overlastgevend. In gebied 1012 wordt het horecapubliek het meest vaak gezien als overlastgevend.

Een bekende commentator is Stephen Hodes (LA Group). Als expert publiceert hij regelmatig artikelen in de media. Met de eigen uitgave *Amsterdam. Inspelen op de toekomst* vraagt hij aandacht voor het thema balans en pleit hij onder andere voor een deltaplan toerisme. De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad, de Vereniging Amsterdam City en het MKB – Amsterdam hebben het thema hoog op de agenda staan en organiseren diverse publieke debatten. Vereniging Amsterdam City heeft in de jaarlijkse monitor afgelopen jaar extra aandacht aan het thema drukte besteed.

De druk wordt vooral ervaren in het centrum. Op de Zuidas wordt al jaren geklaagd over het gebrek aan levendigheid. En ook in Zuidoost, Noord en Nieuw West is behoefte aan meer levendigheid. Het Parool heeft onder 16.000 lezers een enquête uitgevoerd over drukte in de stad. De uitkomsten hiervan zijn op 16 mei j.l. bekend gemaakt. De kernboodschap luidt dat klagers niet moeten zeuren. Met de titel ‘Massatoerisme verheft Amsterdam tot wereldstad’ wordt ingegaan op de voordelen van het toerisme waarbij de helft het toejuicht als er in de toekomst méér toeristen komen. Amsterdammers geven aan met plezier in de stad te wonen en waarderen dat met een 8.

3.1 Wat is drukte?

De ervaring van drukte is persoonlijk. Wat door de één als gezellig wordt ervaren is voor de ander druk. Drukte heeft ook een duidelijke gedragscomponent; met gedisciplineerd en beleefd gedrag is zelfs grote drukte voor veel mensen nog aanvaardbaar, maar bij asociaal gedrag en ongein wordt drukte al snel vervelend of bedreigend. Drukte laat zich lastig 'objectief' meten.

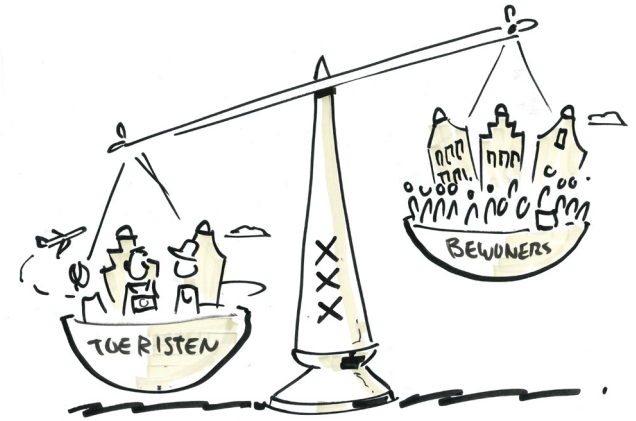
Er bestaan verschillende vormen van drukte. Zo kan je positieve, gezellige drukte ervaren op plekken waar veel mensen komen. Er bestaat ook een ander soort drukte, namelijk de dynamiek die mensen teweegbrengen en die creativiteit, innovatie en interactie tussen mensen uitlokt. Dat geeft energie en maakt de stad aantrekkelijk.

Veel drukte wordt door de bewoners zelf veroorzaakt. En iedere vorm van drukte kent zijn eigen gedragsregels. Soms zijn deze duidelijk en uitgeschreven, soms zijn het ongeschreven regels. Wat voor de dagelijks gebruiker duidelijk is, is dat niet per se voor de bezoeker.

Onplezierige vormen van drukte geven aanleiding tot hinder. Dit kan zijn door geluid (volume en trillingen), vervuiling (zwerfvuil of obstakels in de openbare ruimte), vervreemding ('Dit is niet meer mijn stad'), vermijding ('Hier kom ik niet meer op zaterdag') en anticipatie stress ('Het zal wel dringen worden/Ik krijg er vast last van').

Stad in Balans wil de overlast en de ongein aanpakken. Daarvoor moeten we de ontwikkelingen goed volgen. In 2015 wordt daartoe een monitor ontwikkeld, met praktische indicatoren die de drukte in kaart helpen brengen.

Stad in Balans concentreert zich rond drie ontwikkelingen waar de hinder het meest merkbaar en voelbaar is; de toegenomen druk op de openbare ruimte waarin we ons verplaatsen, de druk op functieveranderingen in de gebouwde ruimte en de effecten van de toegenomen vrije tijd. Kort gezegd; hinder die ontstaat doordat we bewegen, verblijven en recreëren.



22 *Uitkomsten workshop Serious Ambtenaar Bron: T. Pasma van de Jongens van de tekeningen*



23 *Kalverstraat: laden en lossen buiten venstertijden in drukke winkelstraten kan tot onveilige situaties leiden. Bron: Gemeente Amsterdam*



24 *Victoria Hotel: op sommige plekken in de stad komen de stromen fietsers en voetgangers met elkaar in aanraking. Bron: Gemeente Amsterdam*



25 *Haarlemmerstraat: voor het laden en lossen wordt niet altijd gebruik gemaakt van de daarvoor beschikbare laad- en losplekken. Dit zorgt voor hinder op straat. Bron: Gemeente Amsterdam*



26 *Drukte op het water zorgt vaak voor geluidsoverlast. Bron: Gemeente Amsterdam*

3.2 Verplaatsen

De toegenomen drukte in de openbare ruimte wordt veroorzaakt door met name Amsterdammers die zich door de stad verplaatsen. Hiermee bedoelen we het dagelijks verkeersgebruik door ouders en kinderen op weg naar school, mensen op weg naar hun werk, bewoners die boodschappen doen en het zakelijke verkeer. Winkels moeten bevoorraad worden en pakketten worden (steeds meer) aan huis bezorgd.

Het gedrag in de openbare ruimte is veranderd. Er wordt de afgelopen jaren meer gefietst in Amsterdam. Door het gebruik van mobiele telefoons en koptelefoons wordt bewegen gecombineerd met bellen, appen, lezen en muziek luisteren. Dit vergt een constante alertheid in het verkeer.

Op plekken waar fysiek beperkte verkeersruimte is, zoals in smalle straten en stegen en waar grote stromen voetgangers kruisen met fietsers, trams en auto's, rond het Centraal Station, de Dam en de Munt, is bijna dagelijks sprake van irritatie onder de diverse gebruikers. Dit geldt soms ook voor lange wachtrijen rond musea. Hier ontstaan onveilige situaties en kleine ongelukken die vaak niet eens gemeld worden.

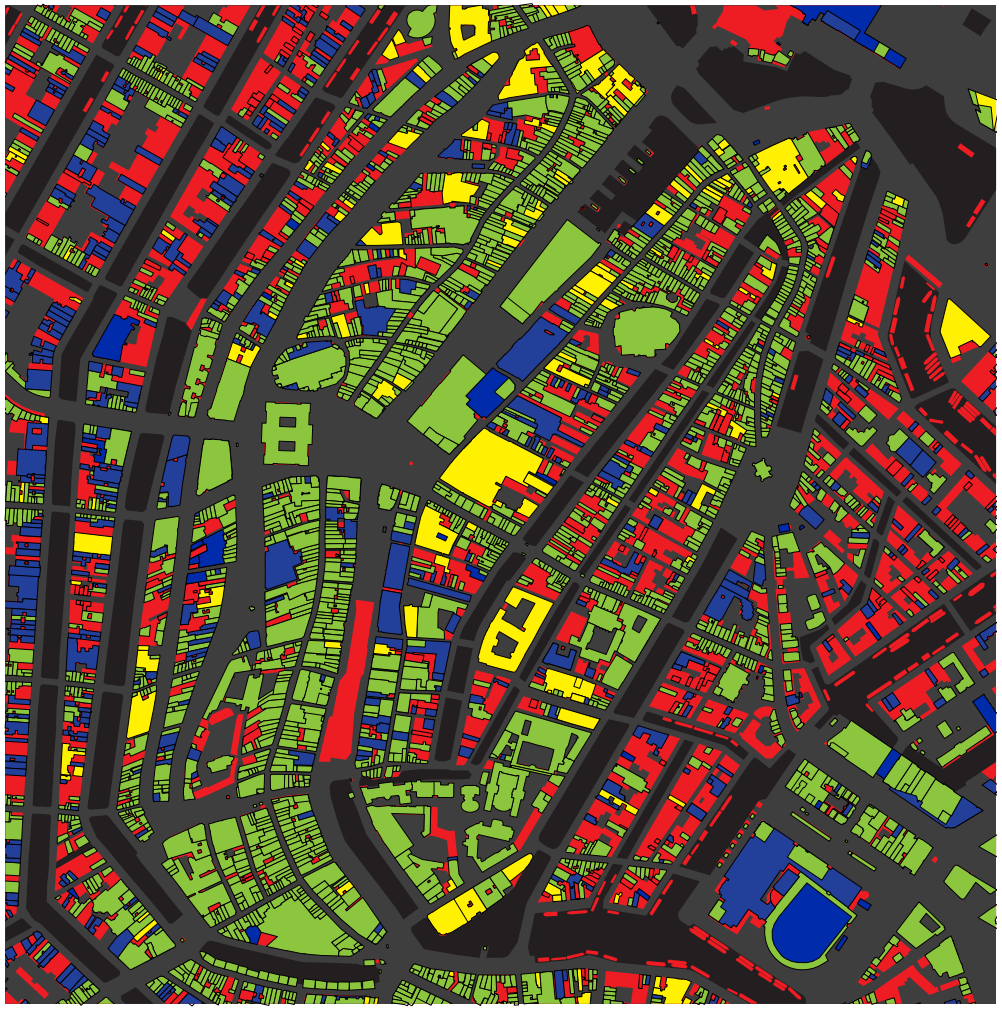
Hinder ontstaat ook door mensen die zich niet aan de verkeersregels houden. Dit wordt mede veroorzaakt door leveranciers van diensten en producten die laden en lossen buiten venstertijden of niet op voorgeschreven plekken. Ook zorgen wegopbrekingen door (bouw)werkzaamheden voor opstoppingen. Vaak is het combinatie van bovenstaande factoren waardoor de irritatie toeneemt.

Er is ook de visuele hinder in de openbare ruimte door obstakels zoals willekeurig geparkeerde fietsen, verkeers- en uitstallingsborden, (te vroeg uitgestalde) vuilnis, opslagcontainers en allerlei soorten geparkeerde twee-, drie-, vier- en meerwielige vervoermiddelen. Die maken het bewegen lastiger. De rolkoffers nemen niet alleen extra ruimte in maar veroorzaken voor sommigen ook geluidsoverlast.

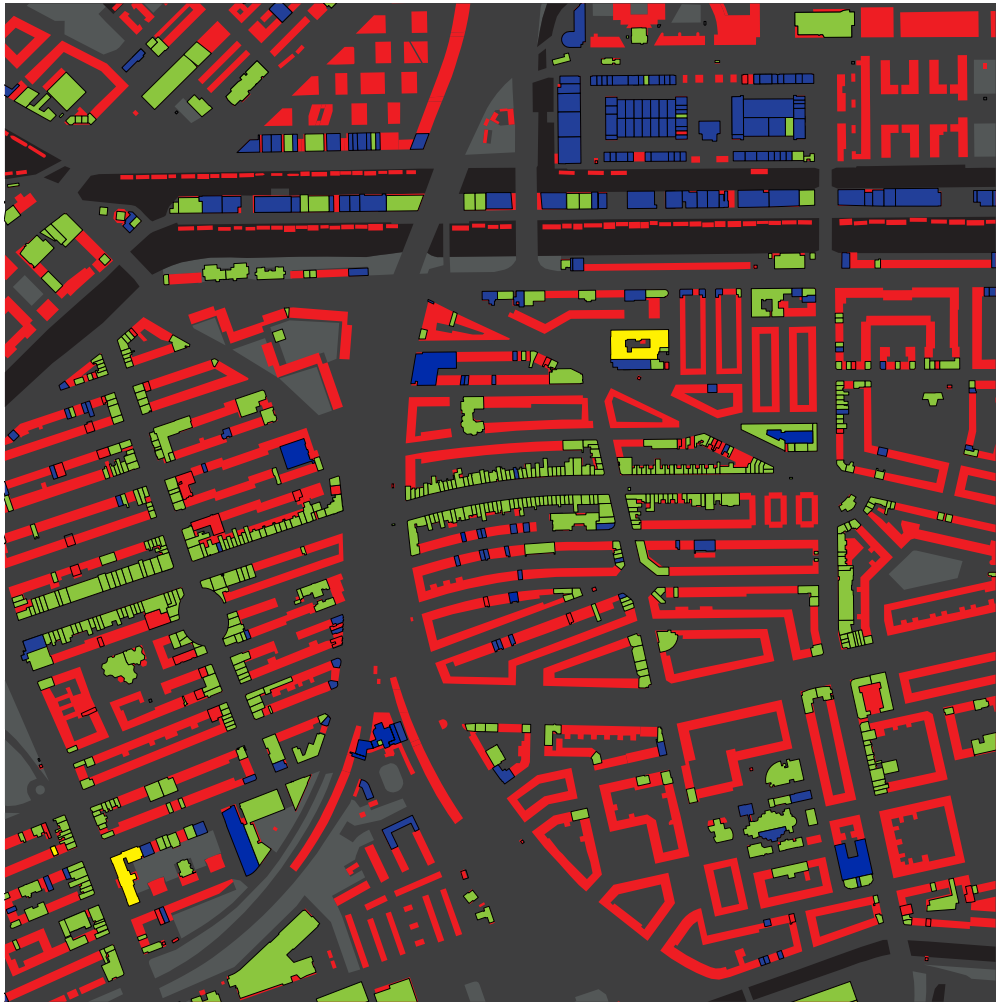
Het brengt nieuwe opgaven met zich mee zoals praktische ontwerp- en gedragsregels voor kruisende voetgangersstromen met fietsers, fietsfiles en stalling van fietsen in de openbare ruimte. En mogelijkheden om de druk te vermijden of ontlopen.



27 *Uitkomsten workshop Serious Ambtenaar Bron: T. Pasma van de Jongens van de tekeningen*



28 *De grachtengordel heeft een mix van wonen (rood), voorzieningen (groen), kantoren (blauw) en hotels (geel) op de begane grond. Bron: Gemeente Amsterdam*



29 *De Indische Buurt is in hoofdzaak nog een woonbuurt met typische winkelstraten. Het StayOK hotel heeft samen met Studio en de herinrichting van de openbare ruimte de buurt een enorme impuls gegeven.*
Bron: Gemeente Amsterdam

3.3 Verblijven

In de gebouwde ruimte wordt disbalans vooral ervaren door functieveranderingen van woningen, winkels, horeca, bedrijven en voorzieningen. Hierdoor dreigt op sommige plekken het evenwicht tussen wonen, werken en recreëren verstoord te worden. Dat gebeurt ook binnen de sectoren zelf; bij illegale verhuur worden woningen onttrokken worden aan de woningvoorraad. Bij voorzieningen ontstaat een monocultuur door eenzijdig aanbod.

Druk op de woningmarkt

Veel particulieren hebben de woningverhuur aan toeristen ontdekt en benutten de nieuwe mogelijkheden ten volle. Dit is een goede en welkome ontwikkeling die het ook mogelijk maakt dat Amsterdammers verdienen aan de toenemende stroom toeristen.

Toeristen hebben behoefte aan een divers aanbod van accommodatiemogelijkheden en waarderen de tot nu toe aanwezige diversiteit in Amsterdam. Er is vooral behoefte aan appartementen (dit kan ook in hotelvorm zijn). Het is wel van belang dat particuliere woningverhuurders zich aan de daarvoor gestelde regels houden en zorg dragen voor het gedrag van hun huurders.

De illegale verhuur van woningen zorgt niet alleen voor gemis aan inkomsten door het ontduiken van toerismebelasting. Het veroorzaakt ook overlast en een gevoel van vervreemding van de eigen buurt. Dit wordt met name door ouderen zo ervaren en maakt het voor hen moeilijk om op een prettige manier in de stad te blijven wonen. Het aantal meldingen hierover is de afgelopen jaren met 70% toegenomen. Overlast wordt ook (en zelfs vaker) veroorzaakt voor panden met bijv. een short-stay vergunning die als hotel worden gerund (dus korter dan 7 dagen verhuur. De lucratieve kanten van de verhuur zorgen leiden tot prijsopdrijving.

De prijsdruk en de verruimde mogelijkheden voor liberalisatie van huren zorgen (zonder bijsturing) in de nabije toekomst voor een ruimtelijke segregatie. De gemengde stad komt hierdoor onder druk te staan.



30 *Het straatbeeld in het centrum kent steeds meer winkels gericht op toeristen. Daardoor verschraalt het aanbod voor bewoners. Bron: E. v. Eis*



31 *Nieuwe winkelformules met een mengformule van winkel en horeca, zoals Hutspot, breiden het winkel assortiment uit. Bron: Gemeente Amsterdam*

Monocultuur in winkels en horeca

In winkels en horeca maken speciaalzaken en bijzondere winkels plaats voor ketens die zich meer richten op het massale, het luxueuze, of juist op het erg goedkope segment. In de populairste en drukste winkel- en horecastraten van de binnenstad bestaat het publiek al jaren uit recreërende passanten en mensen die 'funshoppen' en steeds minder uit mensen die hun dagelijkse boodschappen doen. Dit past in de trend van de beleveniseconomie, waarbij niet zozeer het product of de dienst centraal staat, maar veel meer de beleving. Voorbeelden hiervan zijn de flagship stores van de grote ketens, waar je ook koffie kunt drinken met gratis wifi en een zakelijke afspraak kunt maken tussen de kledingrekken. Voor de ketens van trendy zaken is het een must om zich in deze drukbezochte winkelstraten te vestigen. Bovendien kunnen zij veel hogere huurprijzen betalen dan een gewone winkel of speciaalzaak. Die laatste kunnen het door autonome marktontwikkelingen vaak toch al moeilijk bolwerken en wijken uit naar andere buurten of houden ermee op.

Deze ontwikkeling heeft twee kanten. In straten zoals de Kalverstraat en Leidsestraat wordt het winkelaanbod eenzijdiger. Je kunt er ook al lang niet meer terecht voor dagelijkse boodschappen.

Aan de andere kant profiteren winkelstraten en buurten buiten het kernwinkelapparaat hiervan. Zij hebben immers nog wel lage huren en zullen de 'verdreven' winkels met open armen ontvangen. De plus van deze beweging zit dus in de uitbreiding van gebieden met een hoogwaardig stedelijk woon- en leefmilieu. De pijn zit in het eenzijdige aanbod in de meest gewilde en bezochte winkelgebieden.

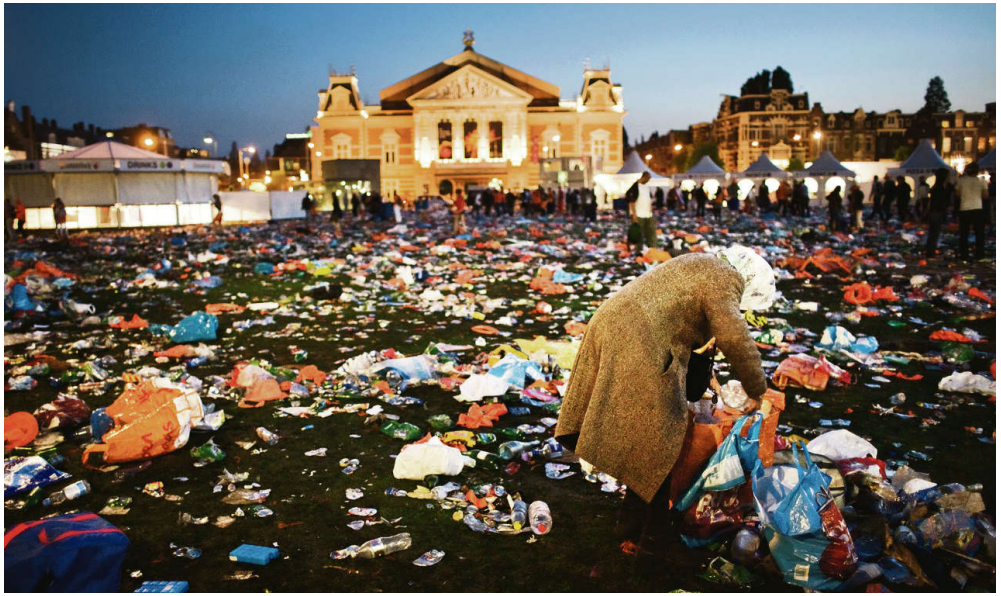
Dit brengt nieuwe opgaven met zich mee. Enerzijds is het nodig om strenger op te treden tegen illegale verhuur en het bestrijden van monocultuur door sturing op een gedifferentieerd aanbod. Anderzijds is er behoefte om ondernemers en bewoners ook de vrijheid en ruimte te geven om nieuwe winkelformules te testen die inspelen op een verandert consumentengedrag. De huidige regelgeving is veelal niet toegerust op het faciliteren van deze nieuwe vormen van de beleveniseconomie, waarbij de positieve ontwikkelingen voor de stad worden ondersteund en de nadelige effecten kunnen worden gereguleerd.



32 *De bierfiets: voor de gebruikers een leuk uitje, voor veel Amsterdammers een doorn in het oog. Bron: amsterdamsebinnenstad.nl*



33 *De kermis op de Dam is een van de weinige grote evementen die nog in het centrum plaatsvindt. Bron: E. v. Eis*



34 *Museumplein: het intensieve gebruik van de stad tijdens evenementen leidt tot vervuiling. Bron: nrc.nl*



35 *Touringcars zijn handig voor toeristen om in de binnenstad te komen maar zorgen ook voor extra drukte in het verkeer. Bron: E. v. Eis*

3.4 Recreëren

Recreëren betreft het gebruik van alle parken, plekken, horeca, sport en culturele voorzieningen. Dit geldt ook voor de grachten, het IJ en de plassen. Vooral de Amsterdamse binnenstad is daarvoor steeds meer het decor, niet alleen voor bewoners maar ook voor dagjesmensen en toeristen die voor een avond of weekend overkomen. Het aanbod van recreatieve winkels, restaurants, theaters, bioscopen en musea is groot. Daarnaast nam het aantal evenementen toe van 161 in 2010 tot 264 in 2014.

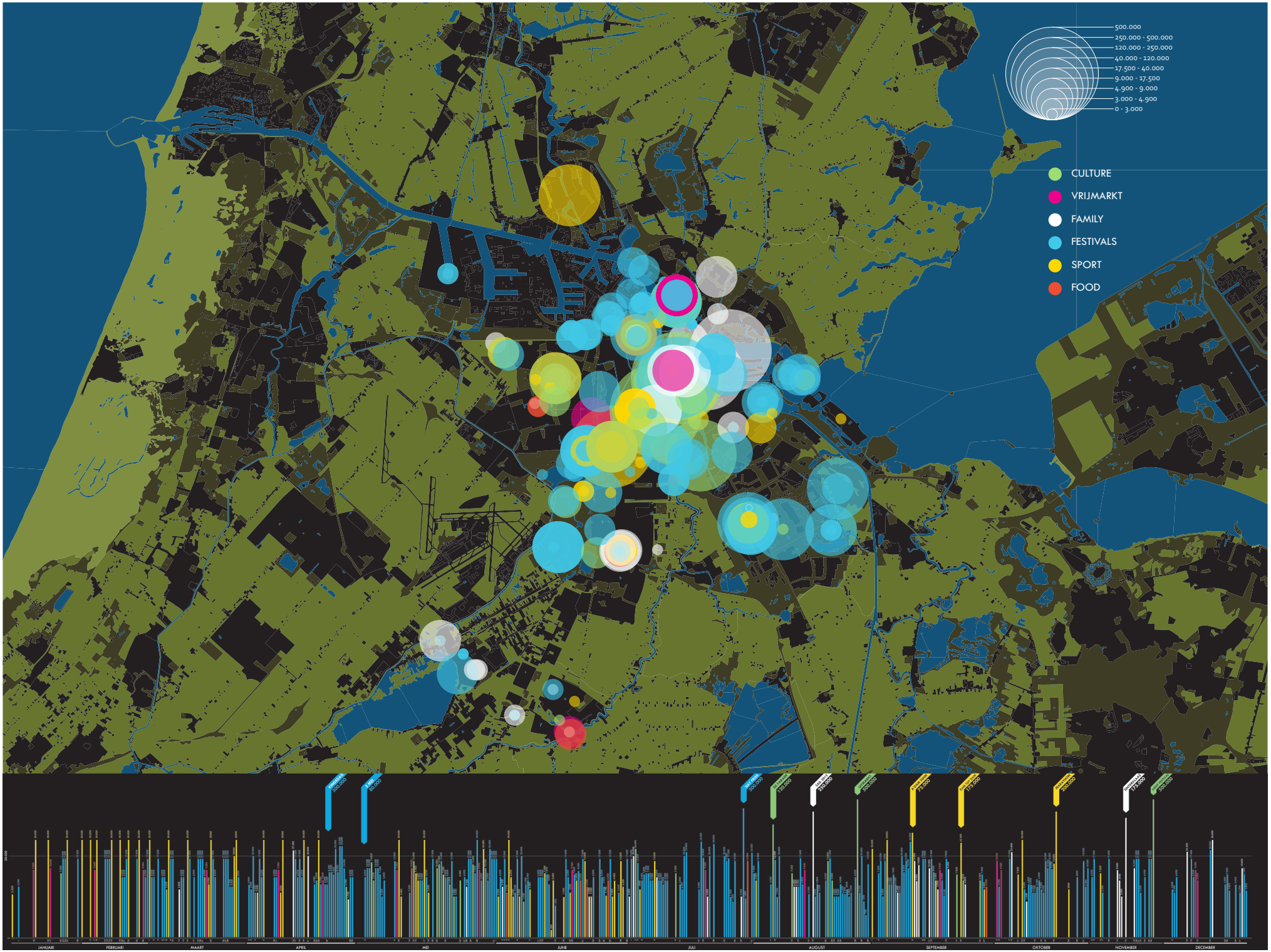
Het gebruik van de Amsterdamse parken is in de afgelopen 10 jaar verdubbeld. Er wordt meer gejogd, gefietst en geskatet. Deze laatste trend wijkt af van andere grote steden in Nederland en laat zich verklaren door de behoefte van hoogopgeleiden, die ter compensatie van het dicht opeengepakte stedelijk leven ook groen nodig hebben voor ontspanning.

Veel mensen kunnen op een plezierige manier recreëren in de stad. Toch wordt er ook bepaalde overlast ervaren, zoals bij:

- Evenementen waar te weinig toezicht wordt gehouden op het gedrag van bezoekers;
- Gebruikers van de stad die zich hinderlijk gedragen;
- Grote groepen bezoekers met een gids die zich door de smalle straten in de historische binnenstad bewegen;
- Touringcars die grote groepen mensen laden en lossen;
- Bij intensief gebruik van boten op het water;
- Bijzonder recreatief vervoer zoals de bierfiets en tuktuk, groepen met Segways of de fietskoets.

De effecten zijn vooral hinder door geluidsoverlast en hinder in de bewegingsruimte van verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Hieronder valt ook de beperkte bereikbaarheid van de waterkant van de grachten en de Amstel die rust en verkoeling bieden.

Van de gemeente vraagt dit om maatregelen die de overlast terugbrengen door duidelijke regels en handhaving. Het schept ook verplichtingen naar de verschillende doelgroepen die de overlast veroorzaken.


500.000
250.000 - 500.000
120.000 - 250.000
40.000 - 120.000
17.500 - 40.000
9.000 - 17.500
4.900 - 9.000
3.000 - 4.900
0 - 3.000
CULTURE
VRIJMARKT
FAMILY
FESTIVALS
SPORT
FOOD
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNE
JULI
AUGUST
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER

3.5 Conclusie

De ervaren hinder en drukte wordt veroorzaakt door verschillende groepen en er zijn ook verschillende groepen die er last van hebben. Feiten en ervaringen lopen uiteen en zijn moeilijk te meten en vaak ook onderhevig aan schommelingen in het seizoen.

Veel mensen denken dat de drukte alleen aan het toerisme is te wijten. Veel overlast en drukte wordt echter ook door Amsterdammers zelf veroorzaakt. Daarnaast concentreert de drukte zich vooral op plekken in het centrum, op zekere tijdstippen en in bepaalde periodes van het jaar.

Het is van cruciaal belang dat we drukte kunnen staven aan objectieve metingen en cijfers. Dat laatste is nog niet in voldoende mate het geval. Er is meer kennis nodig over het dagelijks gebruik van de stad door verschillende doelgroepen en het daadwerkelijke effect van corrigerende ingrepen.

De informatie die al beschikbaar is kan beter worden benut. Welke groepen maken op welke tijdstippen gebruik van welke voorzieningen? Welke groepen hebben waar last van of baat bij? Hoe kunnen we uitdagen tot een slimmer gebruik van de beschikbare ruimte en het beter benutten van de stad? Waar kunnen we meebewegen, improviseren en tolereren met de typisch Amsterdamse veerkracht en waar moeten strengere grenzen gesteld worden?

Het is belangrijk te realiseren dat percepties van drukte en overlast altijd zullen verschillen.

36 *Inzicht in de spreiding van het aantal aanvragen voor evenementen in ruimte en tijd voor 2015. Niet meegenomen zijn hierin evenementen buiten de stad. Bron: Gemeente Amsterdam*



37 *Helsinki Urbanflow is een digitale dienst die inspeelt op de informatiebehoefte van de gebruiker. Bron: Urbanflow Helsinki*



38 *New York City Subway Touchscreens voorziet in real-time reizigersinformatie. Bron: K. Gutierrez*

4 Inspiratie en citymarketing

Ook andere grote steden in Europa en daarbuiten zoeken naar de juiste balans tussen rust en drukte. Succesvolle steden die het goed doen in de lijstjes van innovatie, leefbaarheid en aantrekkingskracht voor talent scoren vaak ook goed als trekpleister voor bezoekers. Zo groeit behalve in Amsterdam ook in Praag, Berlijn, Wenen en Kopenhagen het toerisme jaarlijks met 5 à 6%. Met een uitschieter in 2014 (10,4%) was de stijging in Amsterdam zelfs hoger dan alle andere Europese steden (illustratie 39), mede door de opening van nieuwe musea en de groei van het aantal hotelkamers. Een snelle rondgang langs andere steden, de regio en Amsterdam zelf levert inspirerende voorbeelden op.



39

Amsterdam is een van de populairste bestemmingen een Europa. Bovendien kent het de grootste stijging in het aantal overnachtingen. Bron: European Cities Marketing.

4.1 Wat doen andere steden

Hieronder staat een greep uit verschillende maatregelen van andere steden die ook relevant kunnen zijn voor Amsterdam.

Online informatie biedt reisgemak

Open DATA en slimme digitale oplossingen kunnen bijdragen aan het gebruiksgemak van de stad. New York biedt online reisadviezen en gratis WiFi in de metro en geeft daarmee de bezoeker de mogelijkheid om drukte te mijden. Helsinki gaat nog een stap verder; er is een online 'dashboard' met live informatie over drukte en activiteiten, reisadvies en luchtkwaliteit. London heeft eveneens een dashboard en heeft bovendien, na de congestion charge voor de binnenstad, het regionale busnetwerk verbeterd. De stad stimuleert nu tot wandelen en legt een relatie met de grote greenbelt rond de stad.

Amsterdam speelt hier ook op in. Zo is AMS (Amsterdam Metropolitan Solutions) mede opgericht om slimme oplossingen in living labs te testen en wordt door de Waag Society aan de update van het stedelijke dashboard gewerkt. In regionaal verband is afgesproken om alle relevante data in verschillende talen aan te bieden.

Touringcars en het terugdringen mensenmassa's

In Oslo krijgen chauffeurs van touringcars een boete van 600 euro voor verkeerd parkeren, terwijl touringcars in Parijs alleen kunnen parkeren met een vooraf aangeschaft parkeervignet. Ter compensatie biedt de stad chauffeurs aan de rand van de stad goedkope slaapplekken en gratis faciliteiten als douches en eten. Een bufferzone rond de Eiffeltoren vermindert het probleem van mensenmassa's direct rond de toren.

Amsterdam onderzoekt of milieuzone voor de binnenstad en de ontwikkeling van een touringcarterminal in Holendrecht kan bijdragen aan spreiding en het verminderen van de drukte in de binnenstad.

Een bufferzone rond de Eiffeltoren vermindert het probleem van mensenmassa's direct rond de toren. In Amsterdam hebben diverse ondernemers aangeboden om de wachtrijen rond musea te verkorten met slimme apps.

Verhuur van woningen aan toeristen

In veel steden (New York, Barcelona, Kopenhagen, Wenen, Berlijn etc.) is de (illegale) verhuur van woningen aan toeristen een doorn in het oog van bewoners en stadsbestuurders. De regelgeving verschilt. In Berlijn moet sinds kort iedereen die een woning te huur aanbiedt dit aanvragen bij de gemeente. Sinds 2010 mogen toeristen in New York geen kamer in een woning huren als de hoofdhuurder afwezig is. Dit geldt voor een aaneengesloten periode korter dan 30 dagen. Amsterdam kent andere regels. De gemeente heeft er nadrukkelijk voor gekozen



40 *Paris, het Louvre is met bijna 10 miljoen bezoekers per jaar nog steeds het populairste museum ter wereld.*



41 *Barcelona beperkt het aantal bezoekers tot Parc Güell om het park ook aantrekkelijk voor bewoners te houden. Bron: ara.cat*

om huizenverhuur wel mogelijk te maken, maar onder bepaalde voorwaarden. Een hoofdhuurder mag zijn huis verhuren als hijzelf weg is voor maximaal twee maanden per jaar. Er moet toeristenbelasting betaald worden en er kan maximaal aan vier personen tegelijk verhuur worden. De gemeente heeft afspraken met Airbnb gemaakt, onder andere voor het innen van de toeristenbelasting.

Meer ruimte voor de voetganger

Florence heeft binnen drie jaar een groot deel van de binnenstad autovrij gemaakt. De Ringstrasse in Wenen wordt op drukke dagen afgesloten voor autoverkeer. In Praag en New York (5th Avenue) zijn vergelijkbare initiatieven gestart. Belangrijke wegen in de stad worden in het weekend of op zondagen opengesteld voor wandelaars en fietsers. De ideeën hierover worden vaak aangedragen door bewoners en ondernemers.

Voor Amsterdam zijn de drukke winkelstraten die nu het centrum uitlopen, zoals de Haarlemmerstraat, de 9 straatjes, de Utrechtsestraat, de van Woustraat en de Kinkerstraat hiervoor mogelijk interessant (zie hiervoor ook de Uitvoeringsagenda Mobiliteit).

Ruimte en rustplekken voor bewoners

Parc Guell in Barcelona is alleen toegankelijk voor bewoners. Daarnaast is een beperkt aantal tickets beschikbaar voor toeristen. In Parijs legt de gemeente in de zomervakantie voor de bewoners stadsstranden langs de Seine aan. Dit biedt de Parijzenaren die niet de stad uitgaan ruimte voor rust. Ook wegen langs de Seine worden hiervoor tijdelijk afgesloten. De stranden



42 *In de toekomstvisie van Wenen is de Ringstrasse autovrij. Bron: Gehl architects*



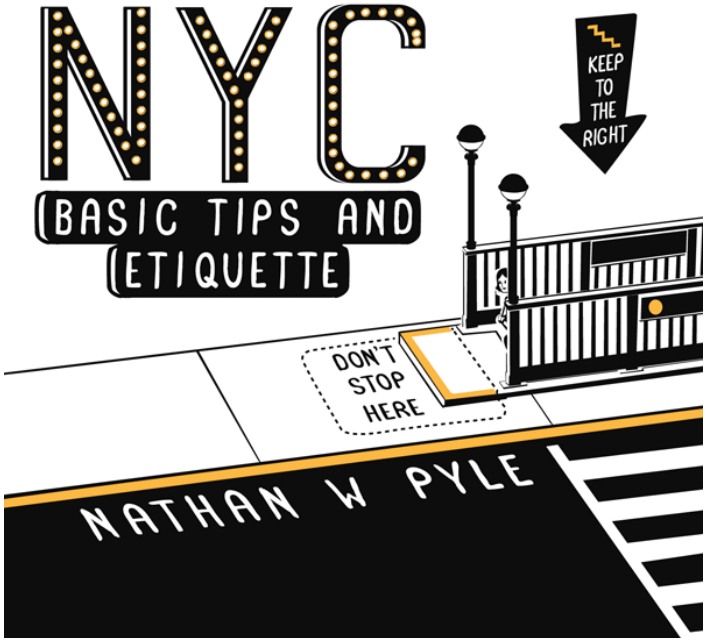
43 *Ook Berlijn (foto) en Kopenhagen kennen inmiddels het fenomeen van zwembaden in een rivier.*

zijn openbaar toegankelijk. De stadsstranden zijn een groot succes onder de lokale bevolking.

In Amsterdam is het buitenzwembad in de Amstel een mooi voorbeeld. Inmiddels is er een nieuw park aangelegd aan de Amstel en is de rivier geschikt bevonden als zwemwater. In de Watervisie wordt gezocht naar meer rustplekken aan het water.

Gedrag en gedragsregels

New York en Berlijn hebben al diverse maatregelen genomen om bewoners en bezoekers met elkaar in contact te brengen. In mei 2015 beginnen de gemeente Berlijn en de toeristensector



44 *Een boekje over de gedragsregels in New York City. Bron: NYC Basic tips and etiquette*

een gezamenlijk experiment, waarin mimespelers zich onder de mensen op straat mengen en hen op artistieke wijze aansporen meer rekening met elkaar te houden.

Dit in navolging van Curitiba (Brazilië) waar mimespelers mensen op een vriendelijke wijze wezen op het gedrag in de openbare ruimte. Dit was onderdeel van een campagne om mensen te stimuleren meer met het openbaar vervoer te gaan en te fietsen.

Palma de Mallorca probeert via marketing meer 'deftige' toeristen te trekken. Ongewenst (asociaal, aanstootgevend) gedrag wordt beboet met 600 euro. En Blackpool in Engeland spant de kroon. Daar is sinds kort een kledingvoorschrift van toepassing om uitgedoste vrijgezellenfeesten te kunnen weren.

Zeer recent besloot de gemeente in Venetië om in de binnenstad alleen nog rolkoffers op zachte banden toe te laten op straffe van fikse boetes. De maatregel geldt alleen voor bezoekers. Hiermee wil de stad de geluidsoverlast beperken.

In New York heeft ondernemer Nathan Pyle een boekje uitgebracht over tips en etiquette voor bezoekers van de stad. Zonder belerend te zijn wordt in het boekje beschreven hoe bezoekers zich het makkelijkst kunnen aanpassen aan de New York 'way- of-living' en wat ze beter niet kunnen doen. Het boekje is ook online beschikbaar. In aansluiting hierop zijn verschillende filmpjes door het verenigd bedrijfsleven gemaakt van Johnny T. Dit is een pop, die op ludieke wijze de gebruiksgewoonten van de stad, het openbaar vervoer en het uitgaansleven toelicht.

En studenten hebben op ludieke wijze geëxperimenteerd met strepen op trottoirs die onderscheid maken tussen New Yorkers (fast lane) en toeristen (slow lane).

Amsterdam heeft in de vorige collegeperiode al eens een hoffelijkheidscampagne gevoerd. In het algemeen laten Amsterdammers zich lastig leiden door regels. Wat wel werkt is mensen verleiden tot ander gedrag, zoals via de markering van fietsvakken op straat of de rode en groene vlakken bij de pontveren.

Eerst experimenteren, daarna evaluatie en definitieve uitvoering

Om lange discussies te voorkomen, kan het soms helpen een lastige ingreep in de openbare ruimte eerst als experiment uit te voeren. In New York is hier goede ervaring mee opgedaan. De stad stond in 2008 voor een aantal rigoureuze keuzes. Veel infrastructuur was verouderd, het ontbrak aan groen en de bevolking bleef groeien. Het autoverkeer terugdringen en meer ruimte maken voor fietspaden was een lastige keuze.

In plaats van eindeloze analyse en discussies met bewoners, ondernemers en met name de taxibranche, besloot de gemeente tot een experiment voor 4 jaar. Het experiment behelsde de tijdelijke aanleg van een fietspad (met plantenbakken) op Broadway. De aanleg was sober en doelmatig. Er werd voor en tijdens het experiment gemeten wat de effecten waren van de ingreep. De belofte was dat als het experiment voldoende draagvlak zou krijgen, er een definitief ontwerp zou komen.



45 *Eerst experimenteren - tijdelijke fietspad in New York City 2008.*



46
De herinrichting van Times Square heeft meer ruimte voor de voetganger gecreëerd 2012.
Bron: inhabitat.com

Inmiddels is het fietspad in definitieve vorm aangelegd en is Times Square ingericht als voetgangersgebied. Het gevolg hiervan is dat de winkelomzet enorm gestegen is.

4.2 Citymarketing

De citymarketing van Amsterdam Marketing betreft de hele metropoolregio en is gericht op bewoners (in stad en regio), bezoekers (nationaal en internationaal) en bedrijven.

Amsterdam wordt in de etalage gezet als stad van cultuur, architectuur en historie. Maar ook als stad van vrijheid en tolerantie. Amsterdam Marketing zet in op de kwaliteitstoerist en probeert het imago van seks en drugs bij te stellen door onze iconen van wereldformaat (en kleine experimentele initiatieven) te promoten.

Daarnaast positioneert Amsterdam zich als ondernemersstad en als vestigingsregio voor bedrijven met de begrippen connectiviteit, leefbaarheid, financiële infrastructuur en bestaand bedrijvennetwerk.

De internationale connectiviteit, de aantrekkingskracht op talent, de aantrekkelijke woonstad zijn elementen die worden gebruikt in de marketing. In de boodschap aan bewoners (ambassadeurs) wordt uitgenodigd om de diversiteit van de eigen metropool te ervaren met het hoogwaardige en veelzijdige aanbod. Richting internationale bezoekers wordt de unieke combinatie van kunst, cultuur en historie uitgedragen.

Door de verwachte groei van het toerisme wereldwijd en de populariteit van Amsterdam als bestemming zet Amsterdam Marketing in op het spreiden van bezoekers in ruimte en tijd. De gebieden buiten het centrum worden meer dan voorheen gepromoot. Met het samenwerkingsproject Amsterdam Bezoeken, Holland Zien worden interessante bestemmingen in de regio onder de aandacht gebracht.

Deze marketingstrategie behelst een indeling van de metropoolregio Amsterdam (MRA) in 16 unieke gebieden; van ‘Industrial Heritage’ in de Zaanstreek en ‘New Land’ in de Flevopolder en tot de ‘Flower Strip’ rond Aalsmeer.

Deze aanpak werkt. In 2011 was het aantal internationale bezoekers dat ook de regio bezocht gestegen met 23% ten opzichte van 2008. De doelstelling was een stijging van 20% in 2015. De toeristische bestedingen waren in 2011 gestegen met 360 miljoen euro per jaar ten opzichte van 2008. De doelstelling was 140 miljoen in 2012.

In bijlage A wordt ingegaan op de recent uitgebrachte Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025.



47 *Bron: Amsterdam Marketing*

4.3 Conclusies

Wat leren we van andere steden?

Voorbeelden uit andere steden laten zijn dat het vraagstuk zich niet beperkt tot Amsterdam. Het grote voordeel van internationalisering is dat beleid dat in andere steden succesvol is steeds sneller tot ons komt. Technologische bedrijven en start-ups die veelal betrokken zijn bij ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling zijn in Amsterdam aanwezig en kunnen helpen; via AMS, *smartcities* van de board, of middels *social return*. Amsterdam kan zich daarbij ook aanbieden als living lab om nieuwe technologieën te testen, of om succesvolle experimenten elders hier uit te rollen. De secondewijzers bij fietsstoplichten zijn geen Amsterdamse vinding, maar ze werken uitstekend. Het touringcar beleid uit Parijs laat zien dat je echt dingen radicaal kunt veranderen. De pilots die New York uitvoert leren dat je door iets gewoon te doen mensen mee kunt krijgen. En de voorbeelden uit Helsinki laten zien dat er nog een wereld te winnen is in de digitale informatievoorziening.

Welke rol kan Amsterdam Marketing spelen?

City Marketing is bij uitstek een middel om de sterktes van de stad te profileren en dat wat je wilt verbeteren helder in de etalage te zetten. Dat werkt niet alleen voor bezoekers maar ook voor bewoners en bedrijven. Door marketing te combineren met beleid bereik je sneller resultaten. Marketing is een sturingsmiddel en zelf dé trigger om beleid tot een succes te maken. Door je marketing aan te passen - minder marketing op dat wat goed gaat en meer marketing op dat wat aandacht behoeft - maak je grote stappen.

Het feit dat in de internationale promotie het Muiderslot nu behoort tot ‘Amsterdam Castles’, en Zandvoort en Bakkum onderdeel zijn van ‘Amsterdam Beach’ leidt er daadwerkelijk toe dat meer bezoekers maar ook expats die kant uitgaan. De regio wordt onderdeel van de stad. Als je dat combineert met duidelijke reisadviezen en simpele toegangskaarten tot het OV geef je bezoekers makkelijke alternatieven om de drukte te ontlopen.

5 Koers & keuzes

De balans tussen rust en drukte, tussen wonen, werken en recreëren en tussen het profijt en de hinder is een complex vraagstuk. Oplossingen vergen een lange adem en afweging van de diverse belangen.

De gemeente wil niet wachten tot de oplossingen zich aandienen en wil graag samen met bewoners, bedrijven en bezoekers aan de slag. Op basis van gesprekken en de lessen uit andere steden is een koers uitgezet. Deze koers omvat vier strategische richtingen: we maken de stad groter, we gebruiken de stad slimmer, we doen dingen anders en we doen dingen samen.

Het college is op veel terreinen al actief en heeft in lopende en in ontwikkeling zijnde beleidskaders (zie bijlage A) al de nodige maatregelen in gang gezet. Dit geldt ook voor ondernemers, onderzoeksinstellingen en bewoners. Het college richt de aandacht vooral op de dingen waar het schuurt, het betrekken van andere delen van de stad en de regio en het uitvoeren van experimenten die het draagvlak voor moeilijke keuze verkennen.

Enkele in het oog springende maatregelen waar het college aan wil werken op de korte termijn zijn:

1. Strengere handhaving op wangedrag en overlast van zwerfvuil in de openbare ruimte;
2. Strengere handhaving op illegale verhuur van woningen, bijvoorbeeld tijdens drukke dagen;
3. Aanscherpen regels tegen geluidsoverlast door evenementen;
4. Onderzoek naar de hoogte en wijze van heffen van de toerismebelasting, alsmede de inzet hiervan;
5. Experimenten om parken buiten het centrum beter te benutten en evenementen te spreiden;
6. Experimenten in het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad door meer ruimte te geven aan voetgangers;
7. Duidelijkheid over wel of geen bierfiets en amfibikes

Deze maatregelen moeten op (middellange en lange) termijn bijdragen tot scherpere keuzes zoals:

1. Regulering van de stalling van fietsen in relatie tot de beperkte openbare ruimte;
2. Nieuwe verbindingen over het IJ om ruimte te geven aan de groei van het verkeer.
3. Delen van de binnenstad vriendelijker maken voor voetgangers (kiezen voor andere modaliteiten);
4. Verruiming van het cultuuraanbod in andere delen van de stad en de regio in combinatie met betere openbaar vervoer- en fietsverbindingen daar naartoe;
5. Slimme, kleinschalige en schone stadsdistributie waarbij meer gebruik gemaakt wordt van het water;
6. Parken, pleinen en terreinen geschikt maken voor evenementen;
7. Meer schone taxi's en touringcars en afspraken om overlast en verkeersdrukte op haltes en standplaatsen tegen te gaan.
8. Auto's onder de grond parkeren.

Stad in Balans voegt samen, bundelt en coördineert waar nodig. Het overzicht is een startpunt: het is breed, veelsoortig en nodigt uit om aan te vullen.

Groter	Verplaatsen	Verblijven	Recreëren
Wat doen we al?	• De aanleg van de Noord/Zuidlijn • Amsterdam Travel Card en Amsterdam Region Day Ticket • Strategische agenda toerisme in de MRA 2025 • Aanbieden van P+R voorzieningen	• Regionale Hotelstrategie, waarmee een betere spreiding van hotels over de regio gestimuleerd wordt (juiste hotel op de juiste plaats) en de Hotelmonitor • Strategische agenda toerisme in de MRA 2025 • Regionale woningmarkt versterken door samenwerking met regionale partners (gemeenten en corporaties)	• Strategische agenda toerisme in de MRA 2025 • Spreiding van evenementen in tijd en plaats zoals op Koningsdag, waar nu veel evenementen al buiten het centrum plaatsvinden. • Geschikt maken van parken voor breder gebruik, zoals de kwaliteitsslag die wordt gemaakt in Rembrandtpark. • Amsterdam bezoeken, Holland zien (AM) • Strategische agenda toerisme in de MRA 2025 • Sterke verbinding met attracties en bezienswaardigheden buiten de stad/met de regio door projecten als Amsterdam Bezoeken, Holland Zien. • Ontwikkelen van plekken buiten het centrum zoals de Hallen, het Eye Museum en de Amsterdam Arena. • In G4 verband worden afspraken gemaakt over de spreiding van toeristen over de steden.
Korte termijn 2015	• Het verbeteren van verbindingen (OV, fiets en over water) en een beter regionaal netwerk, zoals de aanleg van 'groene lopers' (recreatief fietspadennetwerk)		• Betere marketing van buurten en hotspots buiten het centrum en plekken in de regio • **Experiment:** Flevopark. Verplaatsing evenement Appelsap vanuit Oosterpark. • **Experiment:** uitbreiden van het bestaande stadsstrand Sloterplas tbv breder gebruik
Middellange termijn 2016-2020	• Parken met elkaar verbinden door betere routes te maken • Project 'groene lopers' voor nieuwe fietsroutes tussen stad en regio • Landelijke OV-kaart voor toeristen • Opening Noord-Zuidlijn	• Meer woningbouw in de stad en regio • Amsterdanse woningmarkt; 5000 woningen per jaar bouwen • Update regionale hotelstrategie	• Letters I Amsterdam inzetten op andere plekken zoals de Sloterplas, Gaasperplas en Noordelijke IJ-oevers. • Aangeven welke parken en plassen geschikt zijn voor evenementen en welke voor rust en ruimte • Vaarroute Sloterplas verbeteren door automatisering van de Westlandgrachtschut-sluis
Lange termijn 2020 ev	• Verbetering van de verbindingen over het IJ • Een OV netwerk dat rekening houdt met het groeiende aantal bezoekers (meertaligheid in informatie, aandacht voor reisgedrag buiten de spits, ..) • Nieuwe metrolijnen (studie wordt eind 2015 afgerond)		

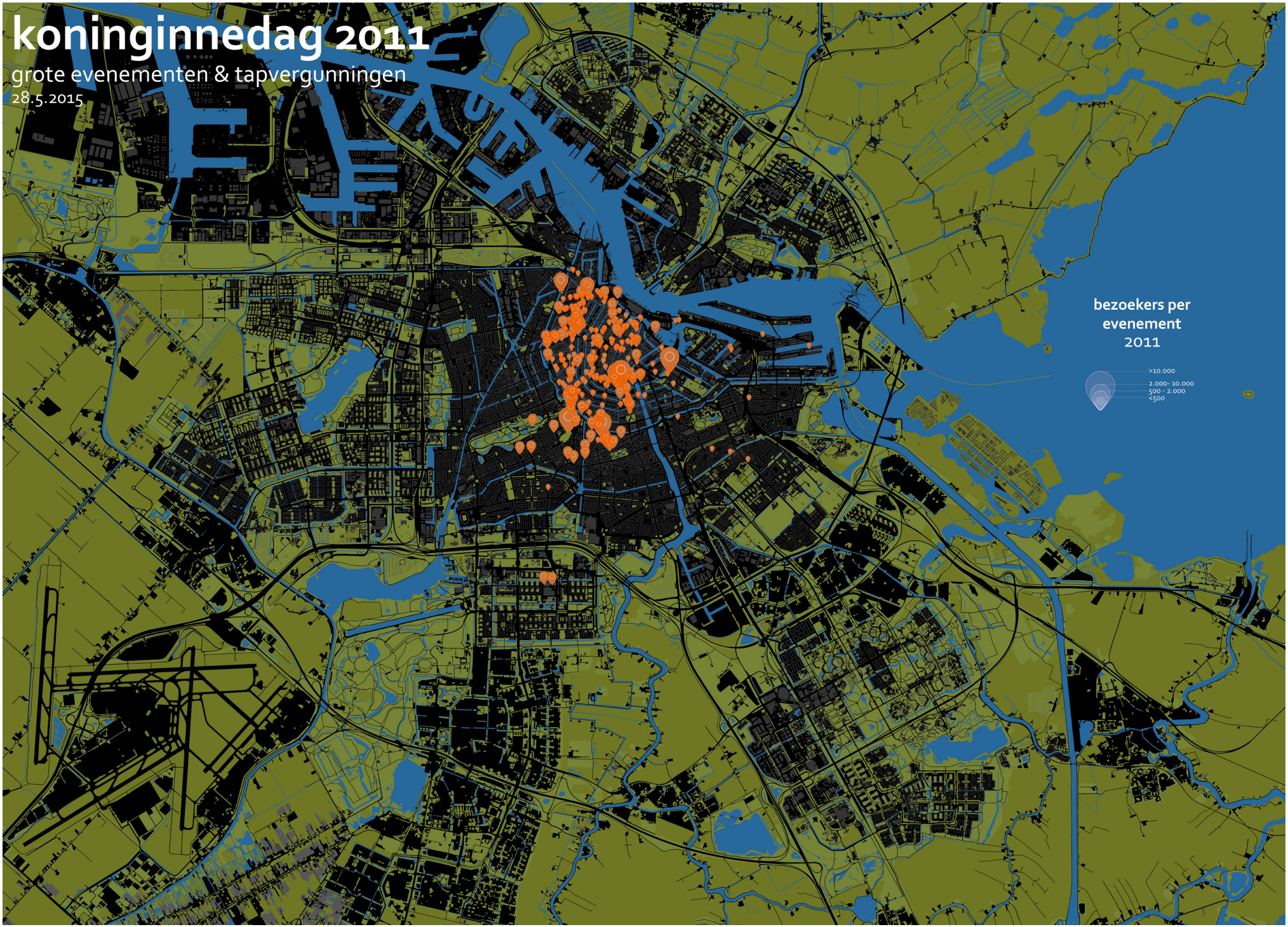
5.1 We maken de stad groter

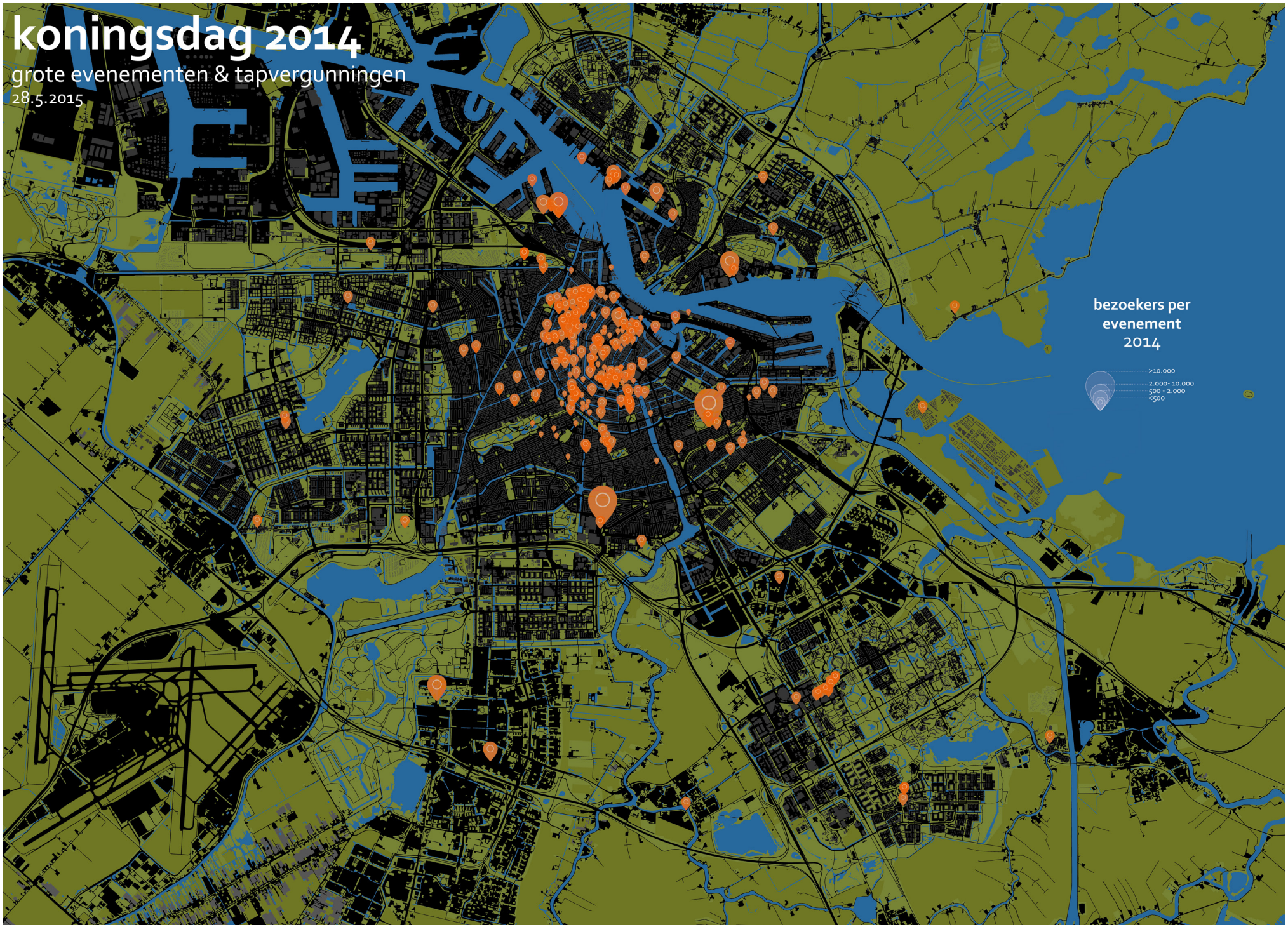
Om de groei te accommoderen zorgen we voor schaalvergroting. De ervaren drukte bevindt zich nu grotendeels in de binnenstad; oplossingen en kansen liggen in de hele stad en regio. Amsterdam wil haar blik verruimen en bezoekers en bewoners verleiden om verder te kijken dan het centrum en de bekende *hotspots*.

Het gebruik van stad en de regio moet worden vergroot door meer plekken om te wonen, maar ook meer bestaande centra, plassen en parken en culturele voorzieningen te betrekken in het beleid en in de marketing. De ontwikkelstrategie en het Actieplan Woningbouw spelen hier al op in. Spreiding vergroot de levendigheid in de wijde omtrek en helpt de druk op de binnenstad te verminderen. Door tegelijkertijd de verbindingen daar naartoe te verbeteren wordt de toegankelijkheid van deze plekken en daarmee ook het succes van deze aanpak vergroot.

Het onmiddellijke succes van plekken als Eye in Noord en de Hallen in West geven aan dat er vraag is naar nieuwe of alternatieve *plekken* en versterking van bestaande centra. Ook als die niet in het centrum van de stad liggen. De nieuwe *hotspots* zijn aanjagers van vernieuwing en transformatie van de omliggende buurten. Ondernemers die dergelijke *stepping stones* bij en over de ring A10 willen ontwikkelen, zijn daarom welkom. Dit kan via bestaande winkelstraten zoals de Jan Evertsenstraat of door impulsen te geven aan bestaande centra zoals het Osdorpplein of het centrumgebied in Noord.

Dit is een geleidelijk proces dat gestimuleerd kan worden door flexibele regelgeving en het bij elkaar brengen van initiatiefnemers en financieringsstromen.


koninginnedag 2011
grote evenementen & tapvergunningen
28.5.2015
bezoekers per evenement 2011
>10.000
2.000- 10.000
500 - 2.000
<500



48 *Spreiding van festivals over de stad. Nog niet zichtbaar hierin is het Radio 538 concert dat in 2014 in Alkmaar plaatsvond. Bron: Gemeente Amsterdam*

Slimmer	Verplaatsen	Verblijven	Recreëren
Wat doen we al?	• Onderzoek naar drukte in de binnenstad • Buurtenquêtes over drukte • Analyse van verkeersstromen bij de Amsterdam Arena gedurende drie grote en gelijktijdige evenementen om lering uit te trekken voor een betere bereikbaarheid. Uitgevoerd door het Urban Mobility Lab, onderdeel van AMS. • Diverse monitoren op het gebied van verkeer en vervoer • Dashboard Amsterdam (Waagsociety) • Haarlemmerstraat. Meer ruimte voor de voetganger en fiets in de Haarlemmerstraat.	• Experiment met verruiming van de regelgeving door het toelaten van mengformules in winkelstraten • De beschikbare ruimte zo intensief mogelijk benutten voor woningbouw (bijv. lege panden en vrijkomende locaties)	• De app Vaarwater die inzicht geeft in de drukte op het water • Verruiming van openingstijden van musea (avonden) • Spreiding van evenementen over meerdere dagen of weken (zoals het Amsterdam Light Festival) • Permanent eenrichtingsverkeer Prinsengracht (Spiegelgracht - Amstel) gedurende het vaarseizoen (1 april – 1 oktober) • Permanent eenrichtingsverkeer Singelgracht (Amstel - Weteringschans/ Heinekenbrug) gedurende het vaarseizoen (1 april – 1 oktober) • Permanent verboden te keren in het rak tussen de Leidsebrug en de Museumbrug
Korte termijn 2015	• **Experiment:** Fietsvriendelijke kruispunten om fietsfiles tegen te gaan • Ontwikkelen smart oplossingen (met ICT) voor het sturen van verkeersstromen en distributie van goederen (project van de stedelijke Chief Technology Officer) • **Experiment:** Nieuwmarkt autovrij, venstertijden, fietsparkeren en afsluiting Nieuwmarktstraat • **Experiment:** technologie inzetten om informatievoorziening in de openbare ruimte te verbeteren; *iBeacon* mile van Centraal Station naar Marineterrein • Onderzoek naar in het gebruik van de stad ism kennisinstellingen als AMS, HvA, VU, THNK	• Onderzoek naar in het gebruik van de stad ism kennisinstellingen als AMS, HvA, VU, THNK	• **Experiment:** Crowd management bij grote evenementen zoals SAIL, Gay Pride en Uitmarkt • **Experiment:** Bruggenhoofd 326. Tijdelijk gebruik van ongebruikte ruimte. • WiFi voor internationale bezoekers in Amsterdam. Start deze zomer in het centrum. • Aanbieden van toegankelijke sportroutes in de stad • Toegankelijk maken van data • Onderzoek naar in het gebruik van de stad ism kennisinstellingen als AMS, HvA, VU, THNK
Middellange termijn 2016-2020	• Deeleconomie stimuleren • Slimmer gebruik van de openbare ruimte (straatparkeren voor auto's in garages onderbrengen en fietsen dubbelgebruiken) • Slimme en duurzame logistiek (venstertijden, kleinere collectieve vormen van bevoorrading	• Hoogbouwmilieus buiten het Unesco werelderfgoed gebied verder uitbouwen	
Lange termijn 2020 ev	• Nieuwe metrolijnen (studie gereed najaar 2015)		

5.2 We gebruiken de stad slimmer

De beschikbare ruimte en slimmer worden benut door gebruiksruimten - en patronen van verschillende doelgroepen beter op elkaar af te stemmen.

De gemeente wil Amsterdam de snelst lerende stad maken zodat zij zich snel kan aanpassen aan veranderingen. Zij wil technologie en kennis inzetten die gezelligheid versus drukte kan meten én voorspellen op verschillende plekken en tijden in de stad. Dat maakt het mogelijk om slimme vormen van crowd management toe te passen en prikkelt het aanpassingsvermogen van de stad.

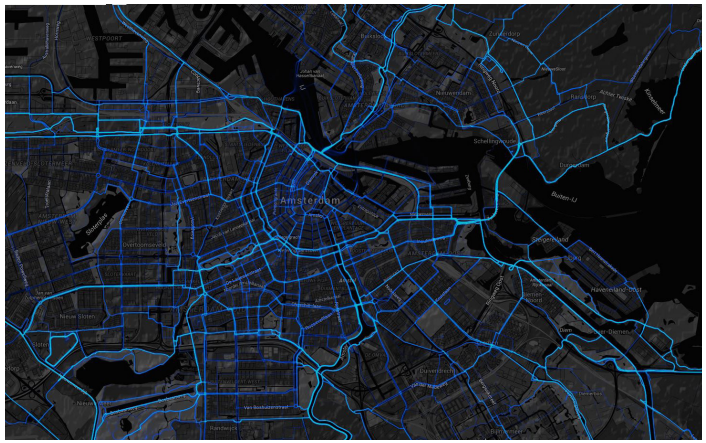
Nieuwe technologie stelt ons in staat om drukte en mensenstromen real time te meten en zelfs te voorspellen, zodat we daarop kunnen anticiperen. Het vereist ook toegepaste experimenten in living labs, die onderwijs en onderzoeksinstellingen als AMS in staat stellen om te testen, te leren en aan te geven wat veranderbaar is. Kennis en technologie worden gedeeld met bewoners, ondernemers en bezoekers, zodat niet alleen het stadsbestuur maar ook zij zelf op basis van verbindingen keuzes kunnen maken.

Een kansrijke trend is de opkomst van de 'deeleconomie' waarin delen belangrijker is dan bezitten. Denk aan de diverse vormen van gedeeld auto- en fietsgebruik en de legale vormen van woningverhuur aan toeristen. Het slim delen van producten, vervoersmiddelen en diensten kan bijdragen aan het verminderen van de druk op de binnenstad. Op dit terrein zal de komende jaren nog veel innovatie plaatsvinden.

De deeleconomie kan hierop ook weer anticiperen; in welk park is een festival gaande, en waar kun je rustig zitten. Wat zijn slimme fietsroutes, waar stroomt het verkeer nog wel door.



49 *Het Amsterdam Light Festival in de winter helpt mee om de drukte over meer seizoenen te spreiden. Bron: Gemeente Amsterdam.*



50 *Strava heatmap maakt het mogelijk om te zien waar vaak wordt gesport. Bron: Strava Labs*

Anders	Verplaatsen	Verblijven	Recreëren
	• Het fietslab: Innovatieve oplossingen voor het parkeren van fietsen zoals *wayfinding*, flexparkeren en het gebruik van apps.	• Aanpak 1012 – Wallengebied; tegengaan malafide ondernemers, verkleinen oppervlak raamprostituees, stimuleren van woningbouw en kunstenaarsateliers in voormalige panden.	• Rembrandtplein en Thorbeckeplein - Horeca-ondernemers die streng toezien op het gedrag van hun gasten worden beloond met ruimere openingstijden
Wat doen we al?	• Leidseplein en Gartmanplantsoen (onder meer het handhaven van verkeerd geparkeerde scooters) • Parkeergarages bouwen • Aanleg Rode Loper	• Aanpak illegale (vakantie)woningverhuur en excessen (aantal meldingen is toegenomen) • De Universiteit Leiden onderzoekt voor Rotterdam en Amsterdam de toepasbaarheid van experimenteerbepalingen in de Algemeen Plaatselijke Verordening (verlenen van vergunningen). Doel is om te kijken of beter ingespeeld kan worden op consumentengedrag door ondernemers meer ruimte te bieden.	• Terassenbeleid aanpak geluidhinder via maatwerkvoorschriften • Minder evenementen op de Dam • Inzet van stewards bij het CS die helpen bij het uitstappen van touringcars.
Korte termijn 2015	• Meer ruimte voor voetgangers • Meer mogelijkheden voor doorstroming van fietsers • Stallingsmogelijkheden voor fietsers verbeteren • Wildgroei van verkeersborden aanpakken • **Experiment:** Regulierdwarsstraat, Thorbeckeplein-Halvemaansteeg voetgangsgebied op vrijdag en zaterdag tussen 21.00u en 4.00u. • **Experiment:** 9 Straatjes Autoluw op drukke dagen (nader uit te werken)	• Extra inzet op handhaven illegale verhuur	• Evenementenbeleid • Uitspraak tegen overlast door bierfietsen en amfibikes • Uitbreiding inzet stewards touringcars bij Museumplein • Beter benutten touringcar garagers bij PTA en Museumplein • **Experiment:** elektronische aanduiding voor touringcars bij CS om overlast en stremming van het verkeer te verminderen. • **Experiment:** Haarlemmerplein een oase van rust maken • **Experiment:** Huiskamer Oudekerksplein • **Experiment:** Gaasperpark. Verkenning randvoorwaarden breder/ intensiever gebruik van parken (meten, weten en evalueren)
Middellange termijn 2016-2020	• Ondergronds parkeren, betaalde fietsstallingen • Bromscooters van het fietspad	• Aanpassing van het juridisch planologisch kader (verankering van het beleid) – *greenfield* benadering	• Toevoegen van meer openbare plekken aan het water • Terminal voor touringcars bij Holendrecht • Touringcars weren uitbepaalde delen van het centrum • Overlast door taxi's in het centrum verminderen • Verplaatsen opstapplekken voor de rondvaarten
Lange termijn 2020 ev	• Herontwerp van de openbare ruimte door bijv. meer ruimte voor de voetganger en de fietser		

5.3 We gaan het anders doen

Een schaalsprong in de ontwikkeling betekent ook anders durven denken en doen. Voor Stad in Balans is het klassieke handelingsperspectief en beleidsrepertoire niet toereikend. Veranderingen in het gebruik van de stad vragen om snelle reacties en nieuwe invalshoeken en perspectieven. Door te experimenteren, eerst te doen en dan te praten wordt onderzocht of iets werkt. Voor wie wel en wie niet. Daarna wordt gekeken of het heeft gewerkt en voor wie en hoe het verbeterd en uitgerold kan worden.

Het doet een beroep op ons vermogen om meer afstand te nemen en met frisse blik naar de stad en haar kansen en problemen te kijken. Door op een onorthodoxe manier af te wijken van gebaande paden en werkwijzen en verworven rechten.

Experimenteren betekent ook dat de gemeente niet wil wachten tot iedereen het eens is of tot de analyses voltooid zijn, maar gewoon begint en daarna het gesprek aangaat op basis van ervaringen. Het meten van de ervaringen voor, tijdens en na de experimenten is een voorwaarde om het gesprek met alle stakeholders goed te kunnen voeren.



51 *Simpele ingrepen bij de pontveren zorgen ervoor dat we ons beter gingen gedragen.*

Samen	Verplaatsen	Verblijven	Recreëren
Wat doen we al?	• Informatie gestuurd handhaven middels een vliegende brigade die al naar gelang de behoefte in gezet kan worden op plekken waar dit het meest nodig is • Verweesde fietsen sneller van straat door bewoners zelf te laten stickeren • Tips voor gedragsregels in het verkeer (zie Parool over de pont)	• Leren van nieuwe burgerinitiatieven (Burgertop, G250 en de G1000) • Strengere én continue handhaving van illegale verhuur. • Samenwerking met bestaande bewoners platforms om informatievoorziening over regels Amsterdam op gebied van toeristische verhuur over te brengen aan inwoners/aanbieders; medewerking zoeken op gebied van handhaving en inning van toeristenbelasting	• Welkom-teams bij o.a. CS, RAI, PTA • Mensen wijzen op eigen verantwoordelijkheid en op aanpassen van hun gedrag (zoals opgenomen BIZ en Bonus/ Malus aanpak) • In stadsdeel Zuid hebben 250 bewoners een vuilniscontainer geadopteerd en zijn er 1000 vrijwilligers die meehelpen om het Vondelpark schoon te houden.
Korte termijn 2015	• **Experiment:** Campagne nieuwe studenten in introductieweek over gedragsregels op de fiets	• Goede initiatieven stimuleren, slechte initiatieven zichtbaar maken.	• **Experiment:** Vliegende brigade - actieve bestrijding overlast en uitbreiding van bevoegdheden. • **Experiment:** PPS constructies rond afval voor het Vondelpark. Horecaondernemers, winkeliers en bezoekers samen verantwoordelijk maken voor zwerfvuil
Middellange termijn 2016 - 2020			• Regels voor geluidsoverlast aanscherpen
Lange termijn 2020 ev			

5.4 We doen het samen

Stad in Balans vergt betrokkenheid en veerkracht van velen. De gemeente kan en wil het niet alleen doen. Oplossingen liggen voor een groot deel in stad zelf. Het raakt aan een brede problematiek waarbij uiteenlopende stakeholders bij betrokken zijn. Het vergt een organisatie die bestaande netwerken kan inspireren, activeren en verbinden rond vraagstukken. Waarin iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid neemt. Soms is het noodzakelijk om nieuwe normen te ontwikkelen; of om bestaande gedragsregels en gewoontes opnieuw tegen het licht te houden.

Vrijheid is een groot goed en schept verplichtingen. Mensen houden zich in het algemeen niet per se aan regels. Dit geldt niet alleen voor fietsers en automobilisten, maar ook voor voetgangers en bewoners die hun huisvuil een dag te vroeg op straat zetten. Net zoals evenementorganisaties verantwoordelijk zijn voor een opgeruimd terrein na afloop, moet iedereen zijn eigen rommel opruimen. Of dit nu op een mooie zomerse dag is of na Koningsdag. Naast bewoners hebben ondernemers hierin ook een verantwoordelijkheid. De Algemene Plaatselijke Verordening schrijf nu al voor dat iedere ondernemer verantwoordelijk is voor het schoonhouden van de stoep 5 meter uit zijn voorgevel.

De bezoeker moet accepteren dat niet elk wegdek bedoeld is om op te flaneren en niet iedereen even gecharmeerd is als hij stoned door de stad loopt. De Amsterdammer hoeft op zijn beurt toeristen die leren fietsen niet grof te bejegenen en kan bedenken dat haast op de Damstraat onverstandig is. Kortom, kleine aanpassingen in gedrag kunnen enorm bijdragen aan een goede sfeer in de stad. Een gastvrije en open houding tussen bewoners onderling en naar onze bezoekers vormen hiervoor de basis.

Dit college ziet veel meerwaarde in co-creatie en samenwerking zodat initiatieven vanuit verschillende platforms kunnen worden gefaciliteerd. Er zijn talloze vrijwilligers die zich nu al inzetten voor een schone stad. Initiatieven en ideeën van bewoners, ondernemers of investeerders die bijdragen aan een betere balans voor de stad zijn een onlosmakelijk onderdeel van het succes.



Do's-and-Don'ts

★ Ga dicht op elkaar staan als het druk is. Dan passen zo veel mogelijk mensen op de pont.
★Zet je motor, luide muziek en schreeuwende kind uit.
★ Voer geen luide telefoongesprekken.
★ Voer geen gesprekken met mensen die helemaal aan bakboordzijde van de pont staan, terwijl je zelf aan stuurboord staat. Niet iedereen wil horen dat je het zwaar hebt als werkende moeder.
★ Zeg medereizigers die je vaak ziet vriendelijk gedag, maar voel je niet verplicht de hele overtocht een gesprek te voeren – en verwacht dat ook niet van een ander.
★ Wacht in de groene vakken totdat de pont helemaal (!) leeg is
★ Rij de klep niet al op als die nog niet helemaal naar beneden is.
★ Als het regent en iedereen schuilt onder het afdakje of binnen: maak ruimte. Heb je een paraplu? Ga dan lekker buiten staan.
★ Rook alleen op het achterdek (dat is ook de regel sinds 1 januari), maar kijk ook daar eerst om je heen of je niemand tot last bent.
★ Blowen op de pont is niet oké. Als het echt moet, doe het dan hangend over de reling
★ Anticipeer op je omgeving en druk op tijd op de gele knop. Ook als je ziet dat de deur dichtgaat, terwijl iemand erdoorheen gaat.
★ Eet geen Smullers in de overdekte ruimte tijdens etenstijd. Dan krijgt iedereen honger.

52 *Gedragsregels op de pont. Bron: Het Parool, april 2015*



EVENEMENTEN

Evenementen zijn gewilde publiekstrekkers, maar zij veroorzaken ook geluidsoverlast, overcrowding, vervuiling en schade aan parken. Dit vraagt om een afweging tussen de evenementen (aantal en type) en de randvoorwaarden van leefbare buurten en parken. Samen met evenementenorganisaties, geluidexperts en omwonenden kijkt het gemeentebestuur hoe geluidsoverlast kan worden aangepakt. Ook wordt onderzocht wat het effect is van evenementen op bestaande parken en wordt de verkeersoverlast gemonitord. Het gaat hier om spreiding en samenwerking tussen verschillende disciplines. De samenhang zit op het terrein van evenementen, het beheer van parken, effecten op de bereikbaarheid en veiligheid.



DRUKTE OP STRAAT

Drukte op straat wordt veroorzaakt door verschillende groepen die zich te voet, met fiets, scooter of met de auto verplaatsen. Vooral laden en lossen geeft vaak ergernis en oponthoud. (Zwerf-)afval en visuele obstakels zorgen voor een onoverzichtelijk beeld. Oplossingen vragen van de gemeente om aspecten van veiligheid en handhaving in samenhang te bekijken met het beheer, ontwerp en de inrichting van de ruimte. Maar ook de verschillende gebruikers hebben hierin hun eigen rol en verantwoordelijkheid.



DRUK OP DE WONINGMARKT

Er is vanuit meerdere kanten druk op de woningmarkt. Stijgende bezoekersaantallen geven een constante druk op de hotelmarkt. Dit gaat steeds meer gepaard met het (vaak illegaal) verhuren van sociale huurwoningen aan toeristen en short stay bezoekers. De woningen worden daardoor aan de woningvoorraad onttrokken, met als bijkomend effect dat permanente verhuur sociale vervreemding en ongewenst gedrag tot gevolg kunnen hebben. Daarnaast neemt de druk op sociale woningbouw toe doordat gezinnen in de stad blijven, kwetsbare inkomens blijven groeien en jong talent dat aan de onderkant van de woningmarkt begint ook in de stad wil wonen. Daarbij is er grote behoefte aan lager- en middensegment huurwoningen voor studenten, hoogopgeleide starters op de arbeidsmarkt en internationals.



REGIONALE SPREIDING

Regionale spreiding van toerisme geeft lucht aan de drukte in de binnenstad. ‘Amsterdam Bezoeken – Holland Zien’ verleidt buitenlandse toeristen tot een bezoek aan de regio. Ook de marketing van het Muiderslot als ‘Amsterdam Castle’ en de OV ‘Heritage route’ naar Zaanstad lijken succesvol. Maar alleen naamgeving en marketing is niet voldoende. ‘Amsterdam Beach’ wordt alleen succesvol met betere treinverbindingen en meer kwaliteit van de aangeboden voorzieningen rondom station Zandvoort en het strand. De provincie Noord-Holland, de NS en de gemeente Zandvoort zijn hierover al in gesprek. De wisselwerking tussen marketing, beleid en gemeente grens overschrijdende maatregelen is noodzakelijk.

De zoektocht naar de juiste balans voor de stad hangt samen met lokale en regionale beleidsagenda’s. Vraagstukken als drukte in de openbare ruimte, verstoring van de woningmarkt of de concentratie van bezoekers in de Amsterdamse binnenstad; het zijn allemaal onderwerpen die verschillende schaalniveaus en disciplines met elkaar verbindt, zowel lokaal als regionaal.

6 Aanpak

De stad in balans vraagt om een aanpak die werkt met parallelle sporen. Voor de korte termijn betekent dit experimenteren, leren en waar mogelijk elders en beter uitrollen. Voor de lange termijn betekent dit onderzoek en het opbouwen van expertise waarmee scherpere keuzes gemaakt kunnen worden. Het hele college neemt hierin de verantwoordelijkheid op alle betrokken beleidsterreinen. De gemeente kan en wil dit echter niet alleen aanpakken en wil dit graag samen doen met de stad. Stad in Balans speelt hierbij een faciliterende en verbindende rol. De ideeën en acties vooral uit de stad moeten komen.

6.1 Integrale aanpak

Stad in Balans is een startdocument. De problematiek vraagt om een integrale aanpak. Dit blijkt uit de betrokkenheid van vele stakeholders en doelgroepen en de overlap met diverse beleidsterreinen. Tegelijkertijd moet de verantwoordelijkheid worden ontvlochten zodat met meer eenduidigheid gewerkt wordt aan de balans. Stad in Balans kijkt vanuit een ander perspectief naar verschillende opgaven. De kracht is dat uitvoeringsprogramma's in samenhang tot elkaar worden uitgevoerd en waar mogelijk ook versterkt en aangevuld met initiatieven van ondernemers, kennisinstellingen of bewoners.

Omdat de urgentie nu al gevoeld wordt, starten we op korte termijn een aantal experimenten. Op basis hiervan kunnen we betere keuzes maken welke maatregelen het beste werken door ze aan te passen, uit te rollen of anders op te lossen. Het debat met de stad speelt hierin een belangrijke rol. De stad in balans brengen is een continue proces dat pas op de langere termijn echt zichtbaar wordt.

De metropoolregio maakt hier onlosmakelijk deel van uit. Stad in Balans raakt aan veel beleid en uitvoering. Het vraagt een nieuwe manier om naar de ontwikkelingen in de stad te kijken. Bij ieder beleidsstuk, ontwikkeling, verandering etc. moet de vraag gesteld worden: wat is de invloed van de actie op de balans in de stad en hoe kan deze hier positief aan bij dragen.

Als proef wordt de komende tijd per collegebesluit bekeken wat de impact is van het besluit op Stad in Balans.

Samenwerken en bundelen

De samenwerking tussen beleid en uitvoering en tussen bedrijven, instellingen, overheid en bewoners is een belangrijke succesfactor bij het vinden van de juiste balans. De gemeente kan de gedeelde belangen van stakeholders op tafel krijgen, de juiste personen met elkaar in contact brengen en de samenwerking organiseren.

Voor de organisatie doen we vanzelfsprekend een beroep op Amsterdam Marketing maar ook op bestaande platforms,

zoals Amsterdam Smart City, de Amsterdam Economic Board, Vereniging Amsterdam City, MKB Amsterdam en verschillende bewonersplatforms. Zij bieden een podium voor discussie, slagkracht, innovatie en handelingssnelheid. Daarbuiten helpen ook de metropoolregio en (inter)nationale netwerken om te leren en slimme voorbeelden van elders over te nemen.

Stad in balans is afhankelijk van veel stedelijke beleidskaders. Raakvlakken zijn er onder meer met:

- Uitvoeringsagenda Mobiliteit
- Actieplan Woningbouw
- Ontwikkelstrategie
- Agenda Groen
- Parkeerplan
- BBROVA (Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam)
- Studie metrolijnen
- Touringcarbeleid
- Agenda Duurzaamheid
- Actieplan Geluid
- Kunstenplan
- Regionale Hotelstrategie en Hotelmonitor
- City Marketing MRA
- Watervisie
- Visie openbare ruimte
- Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025

Vergroten van inzicht

Het balansvraagstuk vraagt om een degelijke kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de dynamiek van de stad: op welke momenten maken welke mensen gebruik van welke plekken, en hoe hangt dit samen met de beleving daarvan. Meer inzicht in die dynamiek stelt ons in staat om effectieve maatregelen te bedenken en een beter onderbouwd gesprek met de stad te voeren. De uitvoering van experimenten biedt meer inzicht in het effect en draagvlak van maatregelen. Daarna kunnen geslaagde experimenten op grotere schaal worden uitgerold.

Er is lokaal, landelijk en wereldwijd al de nodige informatie over balansvraagstukken in een stad beschikbaar en er komt steeds meer kennis bij. De gemeente werkt daarom aan een dataprogramma dat al die informatie verzamelt, ordent en voor analyse beschikbaar maakt. Die data-analyse geeft meer grip op de nog onbekende wetmatigheden in stedelijke gebruikspatronen en helpt om goede maatregelen te kiezen. Het dataprogramma wordt ontwikkeld in samenwerking met Onderzoek, Informatie en Statistiek, Amsterdam Marketing, de Amsterdam Economic Board, het instituut Advanced Metropolitan Solutions, Waternet, regionale data providers, de Amsterdamse hogescholen en universiteiten, de CTO office Amsterdam, gemeentelijke onderdelen en andere partners.

Teruggrijpend naar de koersbepalende elementen **'groter, slimmer, anders en samen'** uit hoofdstuk 5 staan deze beleidskaders als volgt met elkaar in verband:

Stad in Balans kijkt vanuit een ander perspectief naar de verschillende opgaven. De kracht is dat uitvoeringsprogramma's in samenhang tot elkaar worden uitgevoerd en waar mogelijk ook versterkt en aangevuld met initiatieven van ondernemers, kennisinstellingen of bewoners.

	Verplaatsen	Verblijven	Recreëren
Groter	Ontwikkelstrategie Uitvoeringsagenda Mobiliteit Agenda Groen Watervisie Strategische agenda toerisme in de MRA 2025 BBROVA Parkeerplan	Ontwikkelstrategie Actieplan Woningbouw Regionale Hotelstrategie Strategische agenda toerisme in de MRA 2025	Kunstenplan City Marketing voor de MRA Regionale Hotelstrategie Agenda Groen Watervisie Actieplan Geluid Strategische agenda toerisme in de MRA 2025
Slimmer	Agenda Duurzaamheid BBROVA	Actieplan Woningbouw Agenda Duurzaamheid	City Marketing voor de MRA Watervisie
Anders	Uitvoeringsagenda Mobiliteit Visie openbare ruimte Parkeerplan OV beleid	Actieplan Woningbouw Ontwikkelstrategie	Uitvoeringsagenda Mobiliteit Agenda Duurzaamheid Watervisie Touringcar beleid
Samen	Uitvoeringsagenda Mobiliteit Actieplan Geluid Strategische agenda Toerisme in de	Actieplan Woningbouw Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025	City Marketing voor de MRA Actieplan Geluid Strategische agenda Toerisme in de

Financiering

Stad in Balans wordt gefinancierd uit de begroting van verschillende programma´s van de gemeente Amsterdam. Mogelijk moet geld worden vrijgemaakt door in bestaande budgetten een nieuwe prioritering aan te brengen.

De organisatiekosten van Stad in Balans worden zo beperkt mogelijk gehouden. Voor eenvoudige maatregelen wordt een beroep gedaan op de bestaande budgetten van RVE's en stadsdelen. Voor zwaardere, urgente en duurdere maatregelen wordt indien mogelijk en beroep gedaan op de bestaande middelen voor Economische Structuurversterking.

In de begroting van 2016 is een bedrag van 1 miljoen euro opgenomen voor bijdragen aan de realisatie van experimenten. Daarnaast zijn in de Voorjaarsnota voorstellen opgenomen die bijdragen aan een stad in balans.

6.2 Organiseren

Gemeenteraad

De jaarlijkse publicatie 'Stand van de balans' biedt handvatten voor de gemeenteraad om te sturen op Stad in Balans. De doelstellingen uit hoofdstuk 5 worden in 2015 uitgewerkt in indicatoren. Op basis van deze indicatoren kan de raad mee sturen.

College van B&W

De bestuursopdracht Stad in Balans is op 21 oktober 2014 door het college van B&W vastgesteld. Het college beschouwt het programma als een gezamenlijke ambitie met gedeelde verantwoordelijkheden. Stad in Balans is verankerd in de gemeentelijke primaire processen. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van een doelstelling ligt dan ook niet bij één wethouder, maar bij de portefeuilles die het raakt. Het college heeft de wethouder Economie gevraagd om de coördinatie op zich te nemen. Daartoe zijn binnen het college afspraken welke portefeuille waarover gaat:

Burgemeester Eberhard van der Laan – openbare orde en veiligheid

- internationale positionering Amsterdam
- veiligheid en handhaving inclusief geluidsoverlast
- spreiding en randvoorwaarden voor evenementen

Wethouder Kajsa Ollongren – economie, kunst en cultuur

- bevorderen economische groei
- versterking vestigingsklimaat
- bevorderen kwaliteitstoerisme
- stimuleren deeleconomie
- kennisinnovatie
- spreiding hotels
- spreiding van cultuur
- behoud culturele waarden Unesco Werelderfgoed
- onderzoek toeristenbelasting (i.s.m. Wethouder Kock)

Wethouder Eric van der Burg – ruimtelijke ordening, grondzaken, sport en zorg

- → ruimte voor beweging in de stad (sport)
- → ruimte voor groei (ruimtelijke ordening en grondzaken)

Wethouder Abdeluheb Choho – groen, openbare ruimte, duurzaamheid

- → beter benutten stadsparken
- → beheer openbare ruimte (inzamelen afval)
- → verbeteren luchtkwaliteit
- → materiaalgebruik openbareruimte
- → verbeteren leefbaarheid in relatie tot duurzaamheid

Wethouder Laurens Ivens - bouwen en wonen

- → aanpak illegale verhuur
- → handhaving woonexcessen
- → aanjagen woningproductie
- → evenwichtige woningmarkt

Wethouder Udo Kock – financiën, water

- → verruimen recreatieve vaarroutes
- → meer publiek toegankelijke plekken aan het water
- → spreiding van drukte op het water
- → onderzoek toeristenbelasting (i.s.m. Wethouder Ollongren)

Wethouder Pieter Litjens – verkeer en vervoer

- → ruimte voor de voetganger
- → ruimte voor de fiets
- → parkeergarages
- → snorfiets van de rijbaan
- → minder touringcars in het centrum
- → crowd management
- → betere doorstroming voor auto en fiets
- → goed OV-netwerk voor stad en regio

Wethouder Simone Kukenheim - onderwijs

- → ruimte voor scholen
- → diversiteit

Wethouder Arjen Vliegenthart – werk en inkomen

- → inzet werklozen

Gemeentesecretaris Arjen van Gils

- → afstemming binnen ambtelijke organisatie

Coördinerend wethouder

De coördinerend wethouder Stad in Balans heeft met de portefeuillehouders van de bestuurscommissies afgesproken om samen te werken aan de uitwerking van de agenda. Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Noord hebben aangeboden hiervoor het aanspreekpunt te zijn.

Bestuurscommissies

De bestuurscommissies in de stadsdelen functioneren als 'ogen en oren' van de stad. De commissies hebben een belangrijke rol als het gaat om het uitvoeren van de agenda van Stad in balans, bijvoorbeeld op basis van specifieke bevoegdheden of vanuit het gebiedsgericht werken. Ook hebben zij een signaalfunctie. Vanuit hun verantwoordelijke rol voor het beheer van de openbare ruimte kunnen zij bijdragen aan het reguleren en begeleiden van drukte. Tevens worden de plekken die extra aandacht vragen meegenomen in de gebiedscyclus van de gebiedsagenda's.

Ambtelijk opdrachtgever

Stad in balans is onderdeel van onze gemeentelijke primaire processen. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van doelstellingen ligt dan ook niet bij één organisatieonderdeel, maar bij de eigenaar van het relevante primaire proces. Stad in balans richt zich vooral op de ruimtelijk-economische aspecten van de groei. De RVE Economie fungeert als ambtelijk opdrachtgever en trekt daarin samen op met de RVE Ruimte en Duurzaamheid. In de jaarrekening wordt de voortgang gerapporteerd.

Team Balans

Team Balans is een ambtelijk team met een projectleider, samengesteld uit de verschillende RVE's binnen het Cluster Ruimte. Het team heeft informerende, coördinerende en aanjagende taken:

1 Is aanspreekpunt voor partijen in de stad

- **a.** Is aanspreekpunt en samenwerkingspartner voor Amsterdammers en bedrijven;
- **b.** Bundelt informatie en biedt deze digitaal aan.

2 Levert een bijdrage aan het draagvlak voor Stad in Balans

- **a.** Werkt aan intern en extern draagvlak door een open, innovatieve manier van communiceren, het bieden van een platform voor initiatiefnemers, het aansluiten bij kansen (Architectuur Biënnale 2016, Nederland als voorzitter van de EU in 2016);
- **b.** Organiseert jaarlijks samen met stakeholders het Debat met de Stad. Dit kent meerdere bijeenkomsten, waarin de link wordt gelegd tussen experimenten en lange termijn doelen. Daarnaast worden de nieuwste inzichten en ontwikkelingen gepubliceerd.

3 Jaagt aan en ziet nieuwe kansen

- **a.** Helpt bij het opzetten van monitoring en het bepalen van relevante data;
- **b.** Agendeert thema's, projecten, uitdagingen en belemmeringen voor maatregelen, de

verantwoordelijkheid ligt daarbij altijd bij de bestuurders zelf;

c. Helpt maatregelen versnellen en koppelt ze waar mogelijk aan bestaande projecten en initiatieven in de gemeentelijke organisatie;

d. Brengt activiteiten onder in de ambtelijke lijnorganisatie, of vraagt aandacht voor integrale vraagstukken die 'geen eigenaar hebben';

e. Verzorgt jaarlijks een update van Stad in Balans met maatregelen en activiteiten.

4 Werkt samen met partners en andere overheden

a. Brengt eigen expertise naar diverse projecten;

b. Ondersteunt gebiedsgericht samenwerken met partners;

c. Werkt samen met kennisinstellingen, AMS, Amsterdam Economic Board en de Metropoolregio Amsterdam.

5 Werkt samen in internationaal verband, vooral via Europese projecten en netwerken

6 Maakt zich sterk bij relevante organen, waaronder Rijk en provincie

a. Een beter en gebruikersvriendelijker openbaar vervoer (NS, metro, trein, bus) voor bezoekers uit het buitenland;

b. Bevorderen van meer flexibiliteit in de wet- en regelgeving.

Ondernemersplatform

Een ondernemersplatform van betrokken ondernemers – van hoteleigenaren tot start-ups en van culturele instellingen tot ondernemende bewoners – adviseert, initieert en ondersteunt nieuwe ideeën die door andere ondernemers kunnen worden opgezet, gebruikt of verder gebracht.

6.3 Monitoren

Stad in Balans is een startdocument dat vooral de gemeentelijke ambities, doelen en werkwijze geeft weer. Die werkwijze concentreert zich vooralsnog op het aangaan van diverse experimenten. Om goede remedie-effect relaties te kunnen meten, wordt elk experiment voorzien van een nulmeting die zowel de feitelijke waarneming als de beleving van de verschillende doelgroepen meeneemt. Daarna worden de eventuele resultaten door de tijd heen gevolgd.

Wijze van rapporteren

Op basis van objectieve indicatoren laat de monitor zien welke voortgang wordt geboekt. Hiervoor is een goede nul-meting noodzakelijk en het vergelijkbaar maken van nu nog onvergelijkbare eenheden vanuit verschillende bronbestanden. Dit wordt in samenhang bezien met andere beleidsmonitors. De belangrijkste resultaten worden in de ´Stand van de Balans´ gerapporteerd. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan de volgende monitorvragen:

a. Hoe wordt de ergste overlast aangepakt?

b. Hoe wordt de drukte in de verkeersruimte ervaren?

c. Kan ongewenste functieverandering (verblijfsruimte)

worden tegengegaan ?

d. Hoe wordt bijgedragen aan verandering van gedrag in de openbare ruimte?

e. Lukt het om de druk te verspreiden?

6.4 Planning 2015/2016

Zomer 2015

Uitvoering van verschillende experimenten, voornamelijk door de stadsdelen. Stad in Balans helpt bij de monitoring, de communicatie en het aanjagen daarvan. In het najaar zijn de resultaten uit de experimenten bekend. Om dit goed te kunnen meten wordt voor de zomer 2015 een aantal nulmetingen gedaan.

Najaar 2015

Organiseren van het debat met de stad over de resultaten van de experimenten en de relatie tot het langere termijn perspectief. Bij het organiseren van deze debatten wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij bestaande platforms van relevante betrokkenen en van andere stedelijke programma´s zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, de Watervisie en de Agenda Duurzaamheid. Indien nodig worden nieuwe netwerken opgericht waarbinnen discussies plaats kunnen vinden.

Om de resultaten van Stad in Balans over de komende jaren te kunnen meten worden objectieve indicatoren opgesteld.

Voorjaar 2016

Succesvolle experimenten uit 2015 en uitvoerbare ideeën uit het stadsdebat worden in de stad uitgerold. Nieuwe experimenten starten tegelijkertijd. Ook wordt een internationale benchmark uitgevoerd.

Najaar 2016

Een nieuwe ronde debatten met de stad start op basis van de resultaten van eerdere experimenten. De eerste monitor Stad in Balans verschijnt in 2016.

Bijlagen

A. Relatie met ander beleid

Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025

Met de onlangs verschenen Agenda Toerisme in de MRA 2025 geven overheden in de regio gezamenlijk een stip op de horizon weer voor toerisme en zakelijk bezoek de komende 10 jaar. De agenda bouwt voort op de goed lopende regionale samenwerking de afgelopen jaren binnen het toeristisch domein. Samenwerking tussen overheden, promotie- en citymarketingorganisaties, de Amsterdam Economic Board en bedrijven. In de agenda worden kansen benoemd als gevolg van de groeiprognoses van het toerisme wereldwijd. Daarnaast wordt ingegaan op de toenemende drukte in stad en regio (bijvoorbeeld de Zaanse Schans en Volendam) en op het belang om een goed evenwicht te bewaren tussen bewoners, bezoekers en bedrijven, met aandacht voor het milieu.

Vier hoofddoelstellingen

In de agenda worden vier hoofddoelstellingen benoemd die nader worden uitgewerkt in een actieprogramma. De vier doelstellingen voor 2025 zijn:

1. Het aantal internationale bezoekers dat een bezoek brengt aan de MRA (gemeten in hotelovernachtingen) is gegroeid met 25% ten opzichte van 2013. Het aantal nationale bezoekers dat een bezoek brengt aan de MRA is gegroeid met 25% ten opzichte van een nog te verrichten meting in 2015.
2. Het aantal internationale bezoekers dat naast Amsterdam ook een bezoek brengt aan een locatie elders in de MRA is gestegen met 67% ten opzichte van een nog te verrichten meting in 2015. Als in 2015 dus 3 van de 10 bezoekers een bezoek brengt aan de regio, moet dit in 2025 zijn toegenomen tot 5 van de 10.
3. Het aantal recreatieve/toeristische activiteiten die inwoners van de MRA binnen de MRA ondernemen is met 25% gegroeid ten opzichte van een nog te verrichten meting in 2015.
4. Het totaal aantal zakelijke bezoekers van beurzen en congressen in de MRA is gegroeid met 30% ten opzichte van het nog te verrichten meting in 2015 (aantal congressen x aantal dagen x aantal bezoekers).

Acht thema's

Per thema worden subdoelstellingen genoemd om de hoofddoelstellingen te kunnen realiseren.

1. Bereikbaarheid & connectiviteit: dit is misschien wel het belangrijkste thema als het gaat om groei en spreiding

van toerisme in de MRA. Het gemak waarmee bezoekers zich naar en binnen de MRA kunnen verplaatsen, is van grote invloed op de beleving van hun bezoek. Er zijn nog grote verbeteringen nodig. Voorbeelden zijn gemakkelijke verbindingen, meertalige informatievoorziening en de mogelijkheid om dag- en meerdaagse kaarten te kunnen kopen met een creditcard, geldig bij OV aanbieders in de regio.

2 Zakelijke bezoeker: met €380,- per dag besteedt de zakelijke bezoeker bijna twee keer zoveel als de leisure bezoeker. Congressen en beurzen geven een impuls aan de economie in Amsterdam. Onder bezoekers van congressen zitten decisionmakers voor het vestigen van nieuwe bedrijven of uitbreiding van bestaande activiteiten. Zakelijk bezoek heeft de potentie tot verlenging met privébezoek of herhaalbezoek.

3 Human capital: op dit moment levert de toeristische sector werk op voor 109.000 mensen, zowel laag- als hoogopgeleid. Het imago van de gastvrijheidssector verdient verbetering. Inzet is nodig om de groeikansen voor personeel en mogelijkheden om door te leren binnen de sector te vergroten.

4 Technologie, innovatie & crossovers: met het toepassen van smart solutions, crowd sourcing en werken met open data kan de toeristische sector inspelen op nieuwe kansen en oplossingen voor balansissues.

5 Marketing & promotie: naast de huidige inspanningen zijn nieuwe acties nodig om in te spelen op de snelle groei. Er wordt sterk ingezet op spreiding van bezoekers in tijd, zowel door het jaar heen, als over de dag. De MRA bewoner zal vaker ingezet worden als ambassadeur. In de marketing zal het onderscheid tussen stad en regio hierdoor weg vallen. De informatievoorziening voor bezoekers, fysiek en digitaal, wordt gemoderniseerd.

6 Destinatie ontwikkeling: we zetten in op verbetering en verbreding van het culturele aanbod om concurrerend te blijven met andere Europese regio's.

7 Cultuur: met de cultuurimpuls wordt de samenwerking tussen cultuur en toerisme geïntensiveerd met het oog op de economische concurrentiepositie van de MRA.

8 Samenwerking, kennisdeling & onderzoek: er wordt meer structuur gebracht in de samenwerking tussen overheden en bedrijven (minder afhankelijk van personen en projecten). En er komt een MRA brede monitoring van ontwikkelingen van toerisme inclusief verblijfsaccommodaties en dagrecreatie (attracties, culturele instellingen).

Evenementenbeleid – spreiding en randvoorwaarden terreinen

Het **geactualiseerde evenementenbeleid** (gereed najaar 2015) zal ingaan op alle aspecten die rondom dit onderwerp actueel zijn, waaronder:

- → Ontwikkeling van evenementprofielen, zoals grootstedelijk, regionaal, lokaal en buurt. Op basis daarvan wordt met het stadsdeel bepaald welk plein, straat of park in aanmerking komt;
- → Het gebruik van de openbare ruimte en tijdelijk gebruik van leegstaande gebouwen;
- → De spreiding over de stad/regio, de vraag hoe vaak een gebied kan worden gebruikt, en de condities waaronder (hekken, kaartverkoop, geluid, duurzaamheid en afval);
- → De vergunningverlening, met aandacht voor meer stedelijk regie en een bonus/malus systeem voor de evenementenorganisatie.

De **Agenda Groen** wordt in september 2015 door de raad vastgesteld. Aandachtspunten zijn onder meer: mate van openbaarheid van het groen tijdens een evenement, de draagkracht van het groen en vergunningsvoorwaarden.

Actieplan Woningbouw – meer bouwen en een evenwichtige woningmarkt

Er is jaarlijkse toestroom van 10.000 (veelal jonge) nieuwe bewoners met een behoefte aan woonruimte. Tegelijkertijd blijven Amsterdammers langer in de stad wonen en zal ook Amsterdam vergrijzen. De behoefte aan de productie van woningen in verschillende categorieën is dan ook groot. Naast deze toename van de bevolking is er een grote druk op het sociale huuraanbod door de taakstelling voor de huisvesting van statushouders (vluchtelingen) en het scheiden van wonen en zorg. Door de toename van de bevolking en de groeiende aantrekkelijkheid van de stad stijgen de prijzen van woningen en staat de betaalbaarheid onder druk.

De stad blijft ook aantrekkelijk voor toeristen en het aantal bezoekers stijgt nog steeds. De keerzijde daarvan is dat er steeds meer illegale en overlast gevende vormen van shortstay, hotels en vakantieverhuur opduiken. De groeiende aantrekkelijkheid van de stad heeft dus grote impact op het wonen. Dit aspect is een van de hoofdvraagstukken van de Stad in Balans.

Bouwen van 5.000 woningen per jaar

Amsterdam zoekt woningbouwlocaties om vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te kunnen bouwen (Actieplan Woningbouw). Inzet is allereerst locaties te ontwikkelen binnen de bestaande stad. Het merendeel van versnellings- en transitielocaties liggen globaal in de ringzone, aan weerszijden van de A10. Voor uitbreiding van het aantal woningen is samenwerking met de regio cruciaal.

Een vitale woningmarkt

Het Amsterdamse bouwen ontworstelt zich aan de bouwcrisis van de periode 2008-2014. Woningen toevoegen voor studenten is de laatste jaren goed gelukt en blijft ook voor de komende jaren nodig. De andere trend is het langer in de stad blijven wonen van huishoudens in de volgende fasen van arbeidsloopbaan en wooncarrière. Doorstromen naar de stadsregio is niet uit beeld geraakt voor Amsterdammers, maar de behoefte aan 'stedelijk wonen' is gegroeid, en dat is niet alleen het effect van de problemen op de koopmarkt vanaf 2008. Gezinnen en stellen in de fase voorafgaand aan gezinsvorming vinden de stad weer aantrekkelijk genoeg om te blijven wonen. Daarom zal Amsterdam weer meer voor deze stedelijke doorstromers moeten bouwen. Dat betekent dat Amsterdam niet alleen moet inzetten op studentenwoningen en middelgrote appartementen maar ook op woningen die voor Amsterdamse begrippen groot zijn.

Nieuwe aandacht is er ook voor de particuliere huursector. De beleidsmaatregelen op de huurmarkt maken woningen snel duurder. Corporaties zijn echter gedwongen om het grootste deel van hun bezit binnen het gereguleerde prijssegment te houden (momenteel tot €710). De particuliere huursector bedient in toenemende mate de middeninkomensgroep, die snel groeit omdat deze huishoudens langer in de stad willen blijven wonen. Nieuwe partijen ontdekken dat het huursegment tussen €700 en €1.000 lucratief is. De betaalbare of sociale huur (merendeels corporatiebezit) is al meer en meer het domein geworden van lage inkomenshuishoudens en onttrekt zich aan de woningmarktdruk van hogere inkomensgroepen. Wel wordt de sector (door verkoop en liberalisatie) snel kleiner en daarnaast is er een aanzienlijke claim op het vrijkomende aanbod voor statushouders (vluchtelingen) en kwetsbare groepen.

Toeristische verhuur – strengere regels en handhaving

Hotels

Hotels zijn een populaire verblijfsvorm in Amsterdam. De meerderheid van de overnachtingen vinden daar plaats. Amsterdam heeft op dit moment meer dan 400 hotels. De groei van de vraag naar overnachtingen is sinds 2013 enorm gestegen. De verwachting is dat deze toename doorzet.

De regionale Hotelstrategie zet in op een kwalitatieve groei, waarbij de gemeente toetst of de schaal en het concept van het hotel aansluit bij het karakter van een buurt. Er wordt ook actief gepraat met (hotel)sectoren die nog ondervertegenwoordigd zijn, en waar behoefte aan is vanuit toeristisch perspectief, zoals appartementenhotels. De uitdaging is om bezoekers te kunnen blijven accommoderen op plekken waar dit kan en past.

B&B en vakantieverhuur

Als gastvrije stad moet er ruimte zijn voor bewoners die af en toe hun woning willen verhuren, maar daarvoor gelden wel regels. Die zijn er om ervoor te zorgen dat particuliere vakantieverhuur veilig, rustig en eerlijk gebeurt, zonder overlast en excessen. Maximaal 40% van het woonoppervlak mag worden aangeboden voor B&B en de bewoner moet hoofdbewoner zijn (en blijven) van de woning. Vakantieverhuur mag niet langer dan 60 dagen per jaar en niet aan meer dan 4 personen tegelijk. Sinds 2014 geldt hetzelfde beleid voor woonboten.

Shortstay

Shortstay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste zeven nachten en maximaal zes maanden. Het is met name gericht op professionals die voor een kort verblijf een woonruimte zoeken. Er worden geen nieuwe vergunningen meer voor shortstay verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden.

Illegale hotels/verhuur

De kamerprijzen en bezettingsgraad van Amsterdamse hotels zijn hoog en de behoefte aan alternatieve toeristische overnachtingen neemt verder toe. Illegale hotels worden aangepakt, de onttrekking van woningen aan de woningvoorraad is onacceptabel.

Woningdelen

Woningdelen draagt bij aan een efficiënte benutting van de woningvoorraad van Amsterdam. Het helpt mensen om een woonplek te vinden in Amsterdam. Ook de toestroom van nieuwe Amsterdammers kan het hoofd geboden worden door woningen te laten delen. In de vrije sector is woningdelen al langer mogelijk (onder voorwaarden). Ook in de sociale sector willen we woningdelen makkelijker maken. Als we de nieuwe kansen die het woningdelen biedt willen verzilveren, zullen we ook de nadelige effecten moeten meenemen in een nieuwe aanpak.

Balans is essentieel en de beschikbaarheid en betaalbaarheid van woonruimte staan hierbij centraal.

Handhaving

De druk op de woningmarkt en de ervaren overlast van illegale bewoning zijn de afgelopen jaren toegenomen. Het aantal meldingen bij Zoeklicht is gestegen van ruim 1.000 in 2011 naar bijna 1.700 in 2014: dat is een stijging van bijna 70%. Amsterdam intensiveert dan ook de handhaving op woonfraude, in samenwerking met OOV, brandweer, politie, corporaties en de MVA. Het doel van de handhaving is het wegnemen van overlast gevende situaties en het tegengaan van oneigenlijk gebruik van woningen. Door handhaving zijn in 2014 bijna 1.300 woningen beschikbaar gekomen voor de Amsterdamse woningmarkt. Het sluiten van illegale hotels heeft hier ook een forse bijdrage aan geleverd. In 2014 zijn 149 woningen als illegaal hotel gesloten.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit – als de groei blijft zijn keuzes onvermijdelijk

Dagelijks zijn er in Amsterdam ruim 1,1 miljoen verplaatsingen per fiets of te voet en reizen er circa 350.000 mensen via treinstations in Amsterdam (waarvan de helft op Amsterdam Centraal). Daarnaast zijn er ruim 400.000 autobewegingen in de stad.

Steeds meer mensen gebruiken de stad steeds intensiever. En deze groei zet de komende jaren door, net als het aantal verplaatsingen in en naar de stad. Dit zorgt voor een toenemende druk op de schaarse openbare ruimte en het verkeerssysteem. Deze drukte is het meest zichtbaar op plekken waar veel functies bij elkaar komen zoals stations, grote onderwijs- en zorginstellingen, musea, theaters en winkelstraten in centrum, het gebied binnen en rond de ring A10 en enkele centra buiten de ring zoals het Arenagebied.

Vooral in de smalle en drukke straten in de binnenstad komen verschillende soorten verkeer samen. De ruimte is veelal simpelweg opgedeeld tussen fiets en voetganger, tram en auto. Alle vervoers- modaliteiten moeten zich dan door een (te) smal straatprofiel wringen. Ook bewegen, parkeren en verblijven bewoners, bezoekers en ondernemers in diezelfde schaarse ruimte. Door hierin geen duidelijke keuze te maken komt de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad op steeds meer plekken onder druk te staan.

OV netwerk dat inspeelt op het groeiende bezoek

Bewoners hebben behoefte aan een fijnmazige hoogfrequente ontsluiting van de hele (binnen)stad. Bezoekers willen vooral comfortabele, maar niet per se snelle verbindingen met de belangrijkste toeristische en recreatieve bestemmingen. Het OV netwerk zal met de komst van de Noord/Zuidlijn sterk verbeteren.

Nieuwe verbindingen over het IJ

De druk op verbetering van de IJ-oeververbindingen neemt met de groei van het aantal inwoners en bezoekers fors toe. Daarom is niet alleen de mogelijkheid van een nieuwe verbinding tussen Centrum en Noord aan de orde, maar het hele spectrum van mogelijke verbindingen over de volle lengte van beide IJ-oevers. Dit jaar worden de mogelijkheden verkend.

Meer fietsenstallingen

Om bovengronds meer ruimte te krijgen, worden door de hele stad op drukke plaatsen fietsparkeerplekken gecreëerd, ondergronds en bovengronds. We gaan niet alleen extra fietsparkeervoorzieningen bouwen, maar ook veel ruimte maken door de bestaande fietsrekken beter te benutten. Hierbij kijken we ook naar oplossingen voor scooter parkeren. Verder gaan we nog dit jaar een aantal pilots uitvoeren met innovatieve fietsparkeeroplossingen zoals wayfinding, flexparkeren en het gebruik van apps. Met de apps hebben fietsers op elk moment van de dag inzicht waar vrije stallingsruimte is zodat zij daar rechtstreeks heen kunnen fietsen.

De auto ondergronds

We maken ook meer ruimte door parkeerplekken voor auto's onder het maaiveld te verplaatsen. Met 12 nieuwe garages komen ongeveer 4.000 parkeerplekken beschikbaar. Zo creëert het college ruimte ter grootte van 20 voetbalvelden in de binnenstad. Afhankelijk van de specifieke locatie zorgen ondergrondse garages voor meer, en aantrekkelijker, openbare ruimte, betere doorstroming en meer ruimte voor voetganger en fietser.

Actieplan Geluid – minder geluidsoverlast van terrassen en evenementen

Evenementen

Het aantal grote evenementen is toegenomen van 161 in 2010 tot 264 in 2014. Evenementen dragen bij aan de levendigheid van de stad en vervullen een belangrijke sociale rol, maar kunnen ook leiden tot overlast voor omwonenden en de natuur (vogels). De Bestuursdienst Amsterdam is verantwoordelijk voor het evenementenbeleid en volgt deze ontwikkeling nauwlettend. In het Draaiboek Evenementen is uiteraard aandacht voor geluidoverlast, maar dat zal komende jaren worden herijkt.

Horeca en terrassen

Ongeveer 8% van de bewoners in Amsterdam Centrum ervaart ernstige hinder van mensen buiten en 5% van nabije horeca. Hoeveel hinder terug valt te voeren op terrassen is onbekend. In de andere stadsdelen zijn deze percentages lager. Qua beleid en regelgeving valt wat dat betreft het volgende te melden:

→ De meeste horecabedrijven moeten aan maatwerkvoorschriften voldoen, zoals een verplichte geluidbegrenzer op muziekapparatuur en de eis om ramen en deuren gesloten te houden.

→ Onversterkte muziek is vrijgesteld van geluidsnormen, maar de gemeente kan via een verordening afwijkende regels stellen. Ook stemgeluid is vrijgesteld van geluidsnormering, maar overlast wordt aangepakt via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

→ Op 30 november 2011 is door de gemeenteraad een motie aangenomen om te onderzoeken of 'overlast' van terrassen objectief en meetbaar gemaakt kon worden. Er is toen een 'pilot terrasgeluid' uitgevoerd, waarvan het eindrapport op 18 september 2014 werd besproken in B&W en de raadscommissie Algemene Zaken. Geconcludeerd is dat gerichte geluidsmetingen meerwaarde kunnen bieden in specifieke langdurige probleemsituaties. De inzet van geluidmeetapparatuur blijft wel altijd maatwerk.

Visie Openbare Ruimte – scherpere keuzes verhogen de verblijfskwaliteit

De ontwikkeling en groei van de stad vraagt om een hernieuwde focus op kwaliteit van de openbare ruimte. Een goede openbare ruimte heeft de gebruiker echt iets te bieden. In druk gebruikte winkel- en uitgaansstraten is alle reden om extra in te zetten op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor de voetganger. Ook in de dichtbevolkte woonbuurten in de centrumgebieden is meer aandacht voor de openbare ruimte gerechtvaardigd. De kern van Amsterdam kent steeds meer stadsgezinnen. Tegelijk is ook hier sprake van vergrijzing. Meer kwetsbare gebruikers van de openbare ruimte vragen om veilig, toegankelijk en overzichtelijk ingerichte woonstraten en buurtpleinen. Er is behoefte aan voldoende plekken om te spelen, te sporten en uit te rusten op een bankje.

De inrichting van straten sluit vaak niet meer aan op het gebruik. Amsterdam wil de schaarse ruimte anders verdelen. Dat betekent dat we niet meer aan alle belangen tegemoet kunnen komen. We gaan duidelijker kiezen. Er is op veel plekken onvoldoende ruimte voor én auto- en fietsparkeren op straat, een vrije trambaan, een vrijliggend fietspad, ondergronds afvalcontainers én bomen én gezellige terrassen en winkeluitstallingen.

Door het stapelen van inrichtingseisen voor de bereikbaarheid zijn in de praktijk de toegankelijkheid en verblijfskwaliteit in veel straten het kind van de rekening. Smalle trottoirs met teveel objecten versterken het gevoel van onaangename drukte en ongemak. Een aantrekkelijke openbare ruimte wordt hierdoor teniet gedaan.

De vraag naar wonen en werken nabij levendige publieke plekken overstijgt het aanbod. De stad wil tegemoet komen aan de vraag naar stedelijk wonen, werken en ontspannen. Levendige en gevarieerde publieke ruimte is daarmee een onmisbaar ingrediënt van de Amsterdamse ruimtelijke ambities. De

kwaliteit van de publieke ruimte draagt bij aan het succes van de woningbouwopgave, stedelijke vernieuwing, transformatie van vastgoed en knooppuntontwikkeling.

Watervisie - spreiding drukte door meer toegankelijke oevers en meer recreatieve vaarroutes

Water is onderdeel van de identiteit van Amsterdam en draagt bovendien bij aan het gevoel van ruimte en rust. Maar ook op en aan het water wordt de druk op de ruimte merkbaar. Door meer ruimte te maken aan het water, en door nieuwe vaarroutes te maken, worden delen van het centrum ontlast terwijl andere stukken profiteren van meer levendigheid. In de Watervisie Amsterdam en de nota Varen in Amsterdam wordt ingezet op spreiding van vaarbewegingen op het water, oevers toegankelijker maken en het stimuleren van meer dynamisch en duurzaam gebruik van het water. Er worden meer steigers, zit-, zwem-, recreatie- en publieke plekken aan het water ontwikkeld. Ook het zicht op het water wordt verbeterd.

Nieuwe voorzieningen aan het water buiten de binnenstad zijn belangrijk om zo de druk te spreiden. Naast het verder openbaar maken en 'activeren' van de IJ-oevers wordt gewerkt aan een forse kwaliteitsimpuls van de oevers en de (zwem)waterkwaliteit van de stadsplassen; Sloterplas, Nieuwe meer, Ouderkerkerplas, Gaasperplas, Nieuwe Diep en Noorder IJplas, en de Amstel. De komende jaren worden ook nieuwe ligplaatsen voor de kleinere passagiersvaart (bootverhuur) ontwikkeld, met name op locaties buiten het centrum.

Bovendien liggen er kansen om het recreatief vaarnetwerk uit te breiden. Met name aan de westkant van de stad. Met het renoveren en automatiseren van de Westlandgrachtschutsluis zou het vaarrondje Sloterplas een serieuze aanvulling zijn op de vaarroutes in de stad. De westzijde van de stad kan een impuls krijgen door de Haarlemmervaart weer bevaarbaar te maken – in eerste instantie naar Sloterdijk Stad en op termijn mogelijk ook naar Halfweg en Haarlem.

Agenda Groen - verbeteren stadsparken en spreiden bezoekers

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Hier komt iedereen, bewoners en toeristen, oud en jong. Het bezoek aan stadsparken is de afgelopen decennia enorm toegenomen, en dat blijft voorlopig ook zo. Ook blijkt dat parken op steeds meer manieren worden gebruikt. Traditionele activiteiten als 'even de stad ontvluchten', wandelen, zonnen, van de natuur genieten en sport en spel zijn nog altijd belangrijk.

Daarnaast worden stadsparken steeds meer gebruikt om 'even af te spreken' of te werken. Met name in de druk bezochte stadsparken, zoals het Vondelpark, Westerpark, Sarphatipark en Oosterpark is het een voortdurende zoektocht naar de juiste balans in gebruik. We willen de bezoekersdruk spreiden door minder gebruikte stadsparken aantrekkelijker te maken.

Veel stadsparken zijn aangelegd op slechte ondergrond die niet geschikt was voor bebouwing. Al jaren is er sprake van

vernatting en voortdurende bodemdaling. Afhankelijk van de intensiteit van het gebruik kan dit erger worden. Op korte en middellange termijn zorgen bodemdaling, verdichting en vernatting voor extra kosten voor het beheer. Daarom moeten we ook werken aan structurele oplossingen. Dit betekent dat we stadsparken beter gaan inrichten op natte omstandigheden in combinatie met intensief gebruik.

B. Overzicht experimenten

N.	EXPERIMENTEN 2015	PORTEFEUILLE											
	Titel, resultaat	Verkeer en vervoer	Waterbeheer	Kunst en Cultuur	Openbare Orde en Veiligheid	Ruimtelijke Ordening	Sport en recreactie	Openbare Ruimte	Duurzaamheid en Groen	Wonen	Economie	Financiën	Stadsdeel
GROTER													
1	Flevopark: verplaatsing evenement Appelsap vanuit Oosterpark				x								
2	Sloterplas: opplussen stadsstrand								x				
SLIMMER													
3	Nieuwmarkt: overlast auto en taxi verminderen, meer ruimte voor voetganger				x			x					C
4	Fietsvriendelijke kruispunten: doorstroming + kruisend fietsverkeer	x											
5	iBeacon: technologie inzetten om informatievoorziening te verbeteren bij Sail										x		
6	Crowdmanagement Sail: real time voetgangerstellingen en sturing van stromen	x			x								
7	Bruggenhoofd 326: tijdelijk gebruik van ruimte					x	x	x					
ANDERS													
8	Haarlemmeplein: oase van rust (geen grote evenementen)							x			x		C
9	Oudekerksplein: huiskamer van de stad				x			x					C
10	9 straatjes: autoluw en fietsluw op drukke dagen	x						x					C
11	Gaasperpark: verkenning randvoorwaarden breder/ intensiever gebruik van parken								x				
12	Thorbeckeplein, Reguliersdwarsstraat en Halvemaansteeg: Op uitgaansavonden voetgangersgebied	x											
13	Elektronische informatie touringcars bij Centraal Station	x											
SAMEN													
14	Vliegende brigade - uitbreiding bevoegdheden tbv overlast				x								
15	PPS constructies Vondelpark: Samen met particulieren zwerfvuil opruimen							x					OZ
16	Campagne nieuwe studenten										x		

C. Toelichting op de experimenten

Groter

1 Flevopark

Stad in Balans wil graag de drukte spreiden, onder meer door nieuwe gebieden te activeren. Dit jaar is het Oosterpark gedeeltelijk afgesloten, hetgeen een uitgelezen mogelijkheid is om het Flevopark te 'activeren'. Concreet betekent dit dat het festival Appelsap tijdelijk verplaatst wordt van het Oosterpark naar het Flevopark. Onderzocht wordt wat de effecten zijn van het gebruik op de natuurwaarden op het park en op de verkeersoverlast rond het park.

2 Sloterplas

Het stadsstrand bij het Sloterplas wordt vergroot. Het strand zal mensen aantrekken van zowel de buurt als daarbuiten. Bovendien heeft de vergroting een positief effect op de buurt. Tevens wordt onderzocht of het I amsterdam logo hierheen verplaatst kan worden.

Slimmer

3 Nieuwmarkt

Om de taxioverlast te verminderen en de verkeerssituatie overzichtelijk te houden, wordt de Nieuwmarkt heringericht. Er komt meer plek voor fietsparkeren en de taxistandplaatsen worden verplaatst

4 Fietsvriendelijke kruispunten

Amsterdam kent steeds meer fietsers. Dit zorgt voor opstoppingen bij kruispunten. Soms staan er zoveel fietsers voor een stoplicht dat het licht weer op rood staat voordat de laatste is gepasseerd. Andere keren wordt er een kruispunt geblokkeerd door een schare wachtende fietsers. Het komende jaar worden bekende knelpunten aangepakt door de kruispunten fietsvriendelijk te maken. Eén van de maatregelen is bijvoorbeeld stoplichten beter op elkaar aan te late sluiten.

5 iBeacon

Tijdens grote evenementen wordt de nieuwe technologie iBeacon ingezet om de informatievoorziening aan bezoekers te verbeteren.

6 Crowdmanagement SAIL

Onlangs zijn er experimenten gedaan met een nieuwe techniek, die aan de hand van telefoonsignalen en schouderpartijen het aantal mensen kan tellen in plaats van schatten. Dit maakt het mogelijk om tijdens evenementen real time in te spelen op bezoekersstromen, waardoor de drukte kan worden gespreid en gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen. Tijdens Sail wordt dit systeem voor het eerst gebruikt.

7 Bruggenhoofd 326

Het bruggenhoofd bij het Centraal Station wordt dit najaar gesloopt. Dat betekent dat deze beschikbare openbare ruimte nog een zomer kan worden benut. Gekeken wordt of deze plek als rustplek midden in de stad kan worden aangeboden voor sport of als speelplek voor kinderen.

Anders

8 Haarlemmerplein: Oase van rust

Waar drukte is, bestaat er ook behoefte aan rust. Vandaar dat het Haarlemmerplein dit jaar geen grote evenementen zal kennen. Bewoners kunnen uitrusten op een bankje, kinderen kunnen spelen met tussen het opspuitende water.

9 Oudekerksplein

Inrichting als huiskamer van de binnenstad met aandacht voor ‘huisregels’ en rust.

10 9 straatjes

In de negen straatjes wordt op drukke dagen de verkeersruimte beperkt door de grote voetgangersstromen. Fietsen staan geparkeerd op de smalle stoep, auto’s en voetgangers zijn beiden op de weg te vinden. Om het gebied aantrekkelijk te houden, worden gekeken of de auto, en mogelijk de fiets, op drukke tijden geweerd kunnen worden, tijdens drukke dagen in de zomermaanden.

11 Gaasperplas

Hier vinden twee festivals plaats (Guilty Pleasure op 16 augustus en Amsterdam Open Air op 6 en 7 juni). Het idee is om betere richtlijnen te ontwikkelen voor de vergunningverlening voor festivals in parken. Hierbij wordt gekeken naar de schade aan het park, op de korte en lange termijn, en het effect op de buurt.

12 Thorbeckeplein, Reguliersdwarsstraat en Halvemaansteeg

Op uitgaansavonden, vrijdag en zaterdag tussen 21.00 en 04.00 u van 1 juli tot 1 november, wordt een groot gebied rondom het Rembrandtplein voetgangersgebied. Fietsers worden dan geweerd op het Thorbeckeplein, de Reguliersdwarsstraat en de Halvemaansteeg. Dit zal het plein overzichtelijker en minder stressvol maken.

13 Elektronische informatie verstrekking bij Centraal Station

Er komen elektronische borden voor touringcars die aangeven hoe lang ze er mogen staan bij CS om overlast en stremming van het verkeer te verminderen.

Samen

14 Vliegende Brigade

Inzet van de Vliegende Brigade voor extra handhaving en uitbreiding van bevoegdheden. De Vliegende Brigade bestaat uit handhavers die flexibel over de stad kunnen worden ingezet. Zij zullen onder andere worden ingezet om overlast te bestrijden en mensen aan te spreken op hun gedrag.

15 PPS Constructie Vondelpark

Het beheerniveau van het Vondelpark wordt dit jaar teruggeschroefd van 8 naar 6. Hierdoor staat de kwaliteit onder druk. In samenwerking met de Vrienden van het Vondelpark en ondernemers wordt het afvalprobleem in het park aangepakt. Hierbij worden ook de vele vrijwilligers betrokken die daar nu al aan bijdragen.

16 Campagne Nieuwe Studenten

Bewustwording van nieuwe Amsterdammers (studenten) bij het gebruik van fietsen en stallen van fietsen in de stad.

Colofon

Startdocument Stad in Balans vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam op 26 mei 2015

Tekst en redactie: gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid, team Stad in Balans

Vormgeving en kaarten: Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam

Met dank aan: alle gesprekspartners in de stad en in de regio en collega's van gemeentelijke onderdelen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit startdocument en bijdragen aan een Stad in Balans.

www.amsterdam.nl