



**Gemeente
Amsterdam**

Nota overlast en overtoerisme

Verordening op Toerisme in Balans Amsterdam

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Leeswijzer	4
2 Overlast	5
2.1 Overlast : ingezette maatregelen	5
2.2 Overlast : nieuwe maatregelen	6
3 Overtoerisme	9
3.1 Veranderen van het aanbod	9
3.2 Spreiden van het aanbod	11
3.3 Onderzoek naar de bezoeker/ spreiden van de vraag	12
3.4 Maatregelen in de openbare ruimte	14
3.5 Commercieel vervoer	16

1 Inleiding en leeswijzer

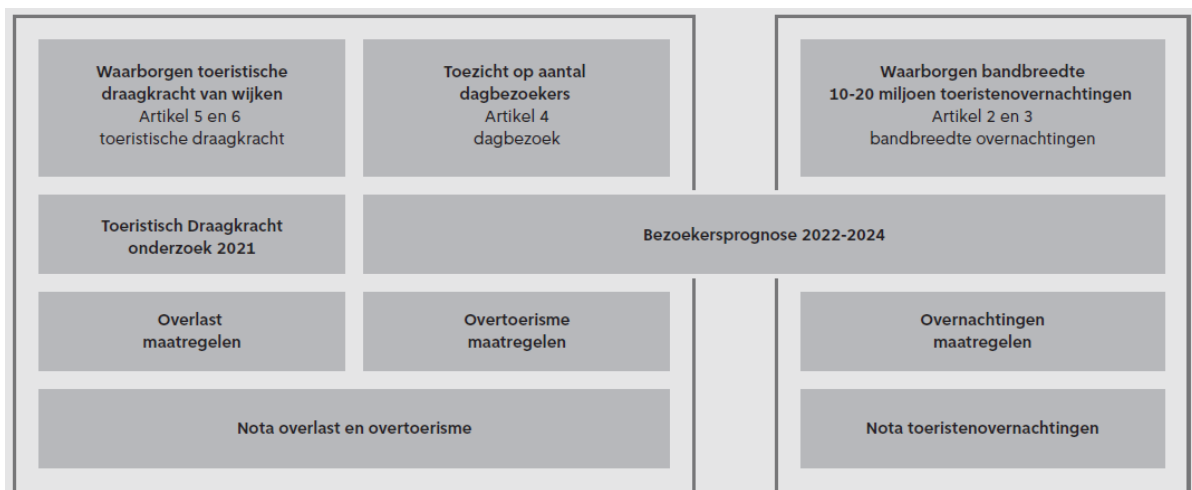
1.1 Inleiding

De Verordening op toerisme in balans Amsterdam is in juli 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. De verordening schrijft voor dat als:

1. Uit onderzoek blijkt dat de toeristische draagkracht van wijken onder druk staat het college binnen zes maanden met extra maatregelen moet komen en
2. Geeft aan dat het college binnen zes maanden met extra maatregelen komt, wanneer het verwachte aantal toeristenovernachtingen boven de in de verordening vastgestelde signaalwaarde van 18 miljoen dreigt uit te komen. De verordening werkt met een bandbreedte van 10 tot 20 miljoen overnachtingen.

Op 12 juli 2022 is het rapport *Toeristische draagkracht 2021* per dagmail verstuurd aan de raad. Uit het rapport blijkt dat twee wijken de grenswaarden overschrijden en onder druk staan en een aantal andere wijken kwetsbaar zijn.

Uit de *Bezoekersprognose 2022-2024* blijkt dat naar verwachting het aantal overnachtingen geleidelijk groeit in alle scenario's, maar het hersteltempo verschilt per scenario. In het scenario Midden zal in 2024 de grens van de verordening worden overschreden (20,4). In het scenario Hoog zal hier in 2023 (21,5) al sprake van zijn, waarna een verdere stijging in 2024 (22,8) zal worden doorgezet.



Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden ingevoerd of hebben direct resultaat. Voor sommige maatregelen zijn de juridische en financiële consequenties nog niet nader onderzocht. Ook zal de handhavingcapaciteit een rol spelen bij het resultaat van de maatregelen.

In de raadsvoordracht doet het college een voorstel voor een pakket aan maatregelen om tot minder overlast en overnachtingen te komen en overtoerisme tegen te gaan. Met andere woorden een voorstel om de leefbaarheid te vergroten. Iedere losstaande maatregel zal niet leiden tot het gewenste resultaat, het gaat om de optelsom van de maatregelen.

Een aantal maatregelen is/wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma *Aanpak Binnenstad 2023*. De overige maatregelen worden onder verantwoordelijkheid van verschillende wethouders nader moeten onderzocht, uitgewerkt en tot uitvoering gebracht. De coördinatie ligt bij de wethouder Economische Zaken, die jaarlijks rapporteert aan de raad over de voortgang van het door de raad vastgestelde pakket aan maatregelen.

1.2 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk omvat voorstellen tot maatregelen die de overlast verder beperken. In hoofdstuk drie gaan we in op maatregelen of denkrichtingen die de toeristische druk (het overtoerisme) moeten verminderen. Het gaat om verminderen, wijzigen en spreiden van het aanbod en het voeren van campagnes. Maatregelen in de openbare ruimte kunnen daarbij ondersteunen.

2 Overlast

2.1 Overlast : ingezette maatregelen

Amsterdam zal druk blijven. De stad heeft en behoudt een aantrekkingskracht op bezoekers. De leefbaarheid voor bewoners moet daarnaast behouden blijven of verbeteren. De leefbaarheid staat onder druk door de *hoeveelheid* bezoekers op bepaalde tijdstippen in bepaalde gebieden en door *overlast*, deels veroorzaakt door bezoekers. Overlast wordt veroorzaakt door onder andere dronken en schreeuwende mensen en door (zwerf)afval. Ook trekt de drukte ongewenste groepen als straatdealers en zakkenrollers aan die zeker in het Wallengebied veel overlast veroorzaken.

De meest kwetsbare gebieden bevinden zich in stadsdeel Centrum, maar in de stadsdelen Oost, West en Zuid nemen de drukte en overlast ook steeds meer toe. Het waterbedeffect ligt op de loer bij iedere maatregel die er in Centrum wordt doorgevoerd.

▪ Toezicht op de regels voor alcoholverkoop

Uit een peiling onder alcoholverstrekkende bedrijven blijkt dat winkels regelmatig alcohol verkopen terwijl dat niet is toegestaan. Ook wordt de leeftijdsgrens voor alcoholverkoop slecht nageleefd. Het toezicht op de regels voor alcoholverkoop op de Wallen wordt daarom de komende tijd geïntensiveerd. Daarnaast geldt tot 1 april 2023 het aanwijzingsbesluit van de Wallen als alcoholoverlastgebied, waardoor onder andere de verkoop van alcohol om elders dan ter plaatse te nuttigen niet is toegestaan van donderdag tot en met zondag vanaf 16.00 uur. Ook worden er geen nieuwe vergunningen gegeven voor het schenken van alcohol. Op basis van monitoring besluit de burgemeester begin 2023 over mogelijke verlenging van dit besluit.

▪ Crowdmanagement

Crowdmanagement richt zich op het in veilige banen leiden van mensenmassa's en mensenstromen en op het voorkómen van te grote drukte. Het wordt daarom vaak ingezet bij grootschalige evenementen (Koningsdag, Pride), rondom wedstrijden (JC Arena) of reguliere drukte in een gebied (Wallen). Doel is een veilige afwikkeling van grote groepen voetgangers en het voorkomen van inzet van politie en handhaving.

Crowdmanagement wordt op de vrijdag- en zaterdagavond structureel ingezet in het Wallengebied; er staan dan ook hosts. Real-time wordt bijgehouden hoeveel passanten zich door het Wallengebied verplaatsen. Wanneer het te druk wordt en vastgestelde drempelwaarden worden overstegen, worden er druktebeheersingsmaatregelen ingezet. Door het tijdelijk invoeren van éénrichtingsvoetgangersverkeer neemt de afwikkelingscapaciteit van de straat toe, waardoor de veiligheid groter en de drukte beter beheersbaar wordt.

▪ **Taxi's en overlast**

Amsterdammers stellen regelmatig vragen over de leefbaarheid in Amsterdam in relatie tot taxi's: bijvoorbeeld over overlast van taxi's of de veiligheid in het verkeer voor fietsers en voetgangers. Met de elf maatregelen uit de Amsterdamse Taxiaanpak wordt de leefbaarheid flink verbeterd.

Eén van de pilots is het *inrichten van taxizones*. Dat doen we vanaf medio 2023 in kleine gebieden waar het druk is in de weekenden, tijdens uitgaansnachten of tijdens evenementen. Doel is de overlast te verminderen en ervoor te zorgen dat taxi's effectief kunnen omgaan met piekdruk. Daarnaast zijn er *maatregelen in de uitgaansgebieden en uitgaansnachten* genomen, zoals pop up-taxistandplaatsen, afsluiting van straten voor taxi's en de inzet van taxihosts om de overlast te verminderen.

▪ **Extra inzet schoon binnenstad**

Voor het Wallengebied en de uitgaansgebieden in het Centrum is in de vorige bestuursperiode extra inzet vrijgemaakt (Masterplan Handhaving en Reiniging 2019). Met ondernemers wordt op dit moment besproken hoe we elkaars inzet kunnen versterken in het voorkomen en opruimen van zwerfafval.

We gaan verder op de ingeslagen weg om de hele schoonketen van reinigen en afval inzamelen te verbeteren. Deze aanpak richt zich op de lijnen: Basis op orde (opruimen, ophalen en verwerken), maar ook het voorkomen van afval (preventie en circulariteit), het informeren en faciliteren bewoners en ondernemers en zeker ook toezicht en handhaving (beboeten).

2.2 Overlast : nieuwe maatregelen

▪ **Ontmoedigingscampagne (Stay Away) en gedragscampagne**

Vanuit de *Aanpak Binnenstad* is een online ontmoedigingscampagne ontwikkeld om bezoekers erop te wijzen dat zij niet welkom zijn wanneer ze ongewenst gedrag gaan vertonen (waaronder overmatig drankgebruik). Begin 2023 wordt gestart met deze Stay Away campagne. Deze campagne richt zich in eerste instantie op de overlastgevende bezoeker uit het Verenigd Koninkrijk en wordt bij succes uitgerold naar overlast gevende bezoekersgroepen uit andere omringende landen/ gebieden. Doel is om de feesttoerist te ontmoedigen Amsterdam te kiezen als plek om de grenzen te verleggen (en overlast te veroorzaken).

In december start een gedragscampagne op de overlastgevende bezoeker die al in de stad is/ onderweg is. De bezoeker wordt gewezen op de normen, waarden én regels in de (binnen)stad en draagt bij om het gewenste gedrag te stimuleren (en overlastgevende gedrag weg te nemen).

▪ **Pilot beperken op- en afstapvoorzieningen rondvaart aan de Oudezijds Voorburgwal**

De openbare op- en afstaplocaties voor de rondvaart zorgen op een aantal plaatsen in de Oude binnenstad voor veel overlast bij bewoners. Dit is met name het geval in het Wallengebied op de drie op- en afstapvoorzieningen aan de Oudezijds Voorburgwal. Het programma Varen werkt aan nieuw beleid voor het gebruik van openbare op- en afstaplocaties. Dat is er onder andere op gericht om op het ontlasten van de zeer drukke locaties te ontlasten en het beprijken van de openbare steigers te beprijken. Dit nieuwe beleid zal tredt naar verwachting aan het begin

van 2024 in werking treden. Voor de drukste locaties zal dit niet voldoende zijn om de overlast terug te dringen. Daarom onderzoekt Programma Varen de mogelijkheden om de drukste locaties in gebruik te beperken. GEr wordt gestart met een pilot in het Wallengebied op de drie open afstapvoorzieningen aan de Oudezijds Voorburgwal.

▪ **Aanpak overlastgevende vrijgezellenfeesten/ gesprekken met de toeristische sector**

Een deel van de toeristische sector is (nog) niet doordrongen van de noodzaak om de bezoekerseconomie samen duurzaam in te richten. De manier waarop Amsterdam zich wil herpositioneren ten opzichte van bezoekers is voor veel touroperators, reisorganisaties en intermediairs nog niet bekend en komt te weinig terug in hun businessmodellen. Daarom moeten er weer gesprekken opgestart worden tussen deze partijen, de gemeente en amsterdam&partners met als doel hen ervan te doordringen dat een nieuw verhaal van Amsterdam nodig is om de respectvolle bezoeker te interesseren en de overlast gevende bezoeker te ontmoedigen om naar onze stad te komen. Daarnaast bindt de gemeente partijen aan zich die zich ook willen inspannen om gedragsverandering teweeg te brengen. Er zijn genoeg goede voorbeelden van horeca-ondernemers en reisorganisaties bekend die bijvoorbeeld informeren of aanspreken, maar er is nog meer mogelijk.

Het gesprek moet vooral gevoerd worden met de bedrijven in de gastvrijheidssector die hun diensten of producten aanbieden op vrijgezellenwebsites of andere ongewenste intermediairs. Dergelijke partijen zijn direct verantwoordelijk voor de komst van overlast gevende toeristen naar de stad. De gemeente Amsterdam blijft in samenwerking met amsterdam&partners gedrags- en imagocampagnes ontwikkelen en inzetten om deze groep toeristen te ontmoedigen om een bezoek aan Amsterdam te brengen. De verantwoordelijkheid om dit soort toerisme niet in de stad te verwelkomen, moet breder in de sector gaan leven.

▪ **Extra voorschriften in de exploitatievergunning/ uitbreiden rondleidingenverbod en georganiseerde kroegentochten (pubcrawls)**

In het Concept stedelijk beleidskader horeca en terrassen is opgenomen dat de burgemeester extra voorschriften in de exploitatievergunning van horecazaken in specifieke uitgaansgebieden kan opnemen, om overlast van dronken bezoekers tegen te gaan en onveiligheid op straat te voorkomen. Denk aan een verbod op het ontvangen van georganiseerde kroegentochten (pubcrawls) en een extra vergunningvoorschrift voor het verplichten de training *Verantwoord Alcohol Schenken voor leidinggevenden*. Daarnaast er vindt onderzoek plaats of het rondleidingenbeleid kan worden uitgebreid naar andere delen van de stad.

▪ **Openingstijden kern-Wallengebied**

Het college stelt aan de raad voor om de APV te wijzigen zodat de sluitingstijden op de Wallen tijdens de weekendnachten vervroegd kunnen worden om bewoners eerder rust te gunnen. De sluitingstijd voor horecazaken zal dan van 3:00 en 4:00 uur (afhankelijk van type horeca) naar 02:00 uur gaan, waarbij vanaf 1:00 uur geen nieuwe bezoekers meer toegelaten mogen worden. Het College wil de sluitingstijd voor prostitutiebedrijven vervroegen van 6:00 uur naar 03:00 uur, maar is ook, gezien de inspraakreacties, benieuwd naar de gedachteswisseling van de raad hierover.

Deze tijden gaan gelden voor horecazaken en prostitutieramen aan de Oudezijds Voorburgwal en Oudezijds Achterburgwal, het Oudekerksplein en alle tussenliggende en aanpalende stegen en straten, tot en met de Damstraat, Oude Doelenstraat en Oude Hoogstraat inclusief de Oudezijds Voorburgwal tot en met de Sint-Pieterspoortsteeg.

▪ **Blowverbod met internationale campagne**

Het college stelt een blowverbod in delen van de binnenstad voor, gekoppeld aan de alcoholoverlastgebieden. Dit verbod kan bijdragen aan een verminderde aantrekkelijkheid van Amsterdam voor overlastgevende toeristen. Tevens wordt onderzocht of analoog aan de alcoholoverlastgebieden een verbod op de verkoop van softdrugs voor het gebruik anders dan in de coffeeshops - na 16 uur op donderdag t/m zondag, zoals in het alcoholoverlastgebied voor alcohol geldt – juridisch haalbaar en handhaafbaar is. Op het moment dat dit wordt ingevoerd, wordt een internationale campagne gestart zodat bij de bezoekers bekend wordt dat blowen niet meer is toegestaan in de openbare ruimte in delen van Amsterdam.

▪ **Zwerfvuil**

In sommige gebieden rondom de Wallen, in de Pijp, in het Museumkwartier en in de Oosterparktbuurt zien we dat de vervuilingdruk hoog is. We hanteren in principe in elk gebied hetzelfde basisniveau. Maar waar keuzes gemaakt moeten worden, is het belangrijk dat we samen met de dagelijks besturen van de stadsdelen en het stadsgebied Weesp bepalen waar uiteindelijk een gerichte aanpak nodig is, zoals in de raadsbrief "Schonere stad d.d. 17 oktober 2022, is benoemd.

3 Overtoerisme

3.1 Veranderen van het aanbod

Er is enorme roofofbouw gepleegd op delen van de binnenstad. Een deel van de ondernemers richt zich in deze buurten bijna alleen nog op bezoekers, de balans is verstoord. Met de meer dan 90 maatregelen in de *Aanpak Binnenstad* wordt gewerkt aan een goede balans tussen wonen, werken en bezoekers. In de wijken Burgwallen Oude Zijde en Nieuwe Zijde is de druk dermate hoog dat er drastische keuzes gemaakt moeten worden. Ook in de stadsdelen Oost, West en Zuid verandert het aanbod en neemt de drukte toe.

- **Erotisch centrum in relatie tot verminderen ramen Wallen**

Er loopt een onderzoek naar locaties voor de ontwikkeling van een Erotisch Centrum buiten de binnenstad. De realisatie van dit centrum beslaat een langere termijn en volgt een apart besluitvormingstraject. We monitoren wat de ontwikkelingen zijn in de raamprostitutie en het effect van de overige maatregelen uit de *Aanpak Binnenstad*. Aan de hand daarvan worden in de toekomst nadere keuzes gemaakt over de vermindering van het aantal ramen op de Wallen.

- **Bestemmingsplannen over winkeldiversiteit**

Naast raamprostitutie, coffeeshops en op toeristen gerichte horeca is het aantal (toeristische) attracties en op toeristen gerichte winkels groot in deze wijken. Nieuwe voorzieningen gericht op entertainment, toeristische dienstverlening en kantoor met baliefunctie gericht op toeristen zijn met het bestemmingsplan *Winkeldiversiteit Centrum* sinds 2017 niet meer toegestaan. Circa 130 op toeristen gerichte winkels zijn juni 2022 uit het bestemmingsplan gehaald conform het *bestemmingsplan winkeldiversiteit Centrum 2*.

In het bestemmingsplan Oud-West en de Pijp zijn toeristische voorzieningen (detailhandel en dienstverlening) verboden. In het bestemmingsplan Museumkwartier-Valeriusbuurt (dat ter vaststelling op de agenda staat) zijn toeristische voorzieningen (detailhandel en dienstverlening) alsmede eetwinkels verboden. Voor de Oosterparkbuurt wordt bij planvernieuwing een dergelijke regeling opgenomen. En ook voor de van de Indische Buurt en Oud-Oost is dit wenselijk.

- **Publiek – private samenwerkingen op het gebied van branchering**

Centrum XL, de publiek-private samenwerking van Koninklijke Horeca Nederland, Vereniging Amsterdam City, MKB Amsterdam en de gemeente, zet zich samen met straatmanagers in om de diversiteit in een winkelstraat te behouden en/of te verbeteren en de sociale cohesie te bevorderen. Deze *straatgerichte aanpak aantrekkelijke winkelgebieden* (de zogenaamde zachte aanpak op het gebied van winkeldiversiteit) is nu in straten in Oost, West, Zuid en Centrum opgestart. In deze aanpak staat samenwerking tussen ondernemers/ pandeigenaren en gemeente

centraal en wordt gewerkt aan actie op de korte termijn met de ambitie voor een gebied op de langere termijn.

In Centrum zijn gebiedsprofielen opgesteld door ondernemers waarin wordt geschetst waar het gebied voor staat. Bij de *gebiedsprofielen* werken ondernemersverenigingen en biz'en (bedrijfsinvesteringszones) samen voor het gebied. De gebiedsprofielen zijn richtinggevend in de gesprekken met de pandeigenaren over de gewenste invulling van de panden.

Het oprichten van *vastgoedeigenaren biz'en* wordt gestimuleerd. Een samenwerking tussen pandeigenaren versterkt de positie van de straat. Onlangs is in de Haarlemmerbuurt en de Leidsebuurt een eigenaren biz tot stand gekomen. De subsidiebijdrage voor het oprichten van een vastgoedeigenaren biz'en wordt per 1 januari 2023 verhoogd.

Nieuwe maatregelen

▪ Campagne voor het nieuw imago

Wat willen wij zijn als stad? En hoe zien mensen dat in het buitenland? Die beelden komen op dit moment niet overeen. Dit bijstellen vergt veel tijd. Het verder uitwerken en uitdragen van een reëel en aansprekend beeld staat de komende jaren dan ook centraal. De ontwikkeling van een vernieuwd verhaal en de viering van Amsterdam 750 jaar in 2025, bieden een uitgelezen kans om met elkaar het verhaal van Amsterdam internationaal uit te dragen.

Vanuit het Herontwerp Bezoekerseconomie 2025, In opdracht van het college is amsterdam&partners in opdracht van het college bezig met de ontwikkeling van een nieuwe imagocampagne die bijdraagt aan de visie op de bezoekerseconomie en de respectvolle bezoeker, waaronder congresbezoekers. In Q2 het tweede kwartaal van 2023 is de imagocampagne gereed. De Stay Away-campagne heeft als doel het bezoek te weren wat we niet willen, de imagocampagnes hebben als doel het bezoek te trekken wat we wel willen.

Tijdens de begrotingsbehandeling op 9 en 10 november jl. is de motie Amsterdam Ambassadeur van lid Martens c.s. aangenomen. Hiermee wordt beoogd internationale (non-profit) congressen en eventueel internationale (sport- en culturele) evenementen naar Amsterdam te halen en daarmee een ander type bezoeker te trekken. Dit sluit naadloos aan op de ambities uit de Visie en de bijbehorende maatregelen. Samen met amsterdam&partners wordt momenteel uitgewerkt hoe het best invulling kan worden gegeven aan de opdracht en doelen van de motie."

▪ Sturen op horeca in het Wallengebied

In 2023 wordt een horeca-ambitieplan voor het Wallengebied als uitwerking van het nieuwe horecabeleid opgesteld. Daarin wordt ingezet op met als doel minder horeca-ondernemingen die zich vooral richten op de overlastgevende toerist. Dit is een nieuw instrument, aanvullend op het bestemmingsplan (straks omgevingsplan) dat met het (nu nog concept) stedelijk beleidskader horeca en terrassen gecreëerd wordt en dat de gemeente in afstemming met bewoners en ondernemers kan opstellen voor gebieden waar transformatie gewenst is. Een verkleuring naar meer (alcoholvrije) daghoreca is een denkrichting. Een horeca-ambitieplan is een instrument voor de langere termijn en/of heel kostbaar, omdat rekening gehouden moet worden met de bestaande rechten van ondernemers.

▪ **Onderzoek reserveringssysteem Wallengebied**

Samen met ondernemers en bewoners wordt onderzocht of een **reserveringssysteem** voor het Wallengebied mogelijk is, waarbij de bezoekers van het gebied via een app reserveren (en eventueel een bedrag moeten betalen) om het gebied in te mogen op de vrijdag- en zaterdagavond. De bewoners en ondernemers worden hiervan vrijgesteld. Wie de controle op de reservering gaat uitvoeren, is een belangrijk aandachtspunt: we denken aan steekproeven door hosts en handhavers en/of in samenwerking met ondernemers.

▪ **Verbeteren uitstraling en sfeer Wallengebied**

In het Wallengebied geven gevelreclames/uithangborden en inrichting van de winkels en horeca (wellicht) aanleiding tot het gevoel dat alles kan en mag. We gaan met de ondernemers en de belangenverenigingen (Nederlandse Vereniging voor Koptische Ondernemers (NVKO), KHN, VAC en MKB) in gesprek om tot een andere uitstraling en sfeer te komen in de straat. Bij wijze van proef wordt gestart met de Warmoesstraat.

3.2 Spreiden van het aanbod

Sinds 2014 zijn er verschillende initiatieven buiten het centrum ontwikkeld om bij te dragen aan een betere spreiding over de stad en hebben marketingcampagnes zoals *'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien'* ervoor gezorgd dat een kwart van de bezoekers van Amsterdam naast een bezoek aan de stad ook een bezoek aan de Metropool Regio Amsterdam (MRA) brengt. De druk op het centrum is echter onverminderd hoog door de hoge concentratie aan attracties en het toeristisch aanbod. Deze voorzieningen zoeken de bezoekers op en bezoekers de voorzieningen. Spreiden heeft effect op de drukte in het centrum als het aanbod aan voorzieningen in het centrum afneemt.

▪ **Ontwikkeling van de meerkernige stad**

In de *Omgevingsvisie 'Amsterdam Menselijke Metropool 2050'* is gekozen voor een meerkernige ontwikkeling van de stad, met als doel om de tendens van ongelijk verdeelde groei, ruimtelijke segregatie en de toenemende kansongelijkheid te doorbreken en de druk op het centrum te verminderen. Ook het inwoneraantal van Amsterdam zal groeien dus de vraag naar vrijetijdsbesteding neemt toe. De centrumgebieden ArenAPoort, Buikslotermeerplein, Sloterdijk-Centrum, en Osdorpplein zijn naast de binnenstad en Zuidas (straks) plekken met stedelijke betekenis en grootstedelijke voorzieningen. Deze plekken worden interessant voor vrijetijdsvoorzieningen (en daardoor bezoekers) als ze een onderscheidend imago hebben, een aantrekkelijk stedelijk milieu, aanbod aan verblijfsaccommodaties en een goede bereikbaarheid en vindbaarheid. De gebieden verschillen onderling sterk qua karakter en in fase van ontwikkeling. ArenAPoort en de Zuidas zijn stedelijke centra met een duidelijke identiteit. Osdorpplein en Buikslotermeerplein hebben een belangrijke betekenis voor het omliggende stadsdeel en daardoor een meer lokaal karakter. Sloterdijk Centrum heeft ten opzichte van de andere centra meer ontwikkelruimte.



Figuur 1: Meerkernige ontwikkeling van Amsterdam Meerkernige met de te onderzoeken nieuwe kerngebieden voor de bezoekerseconomie uitgelicht

Nieuwe maatregelen

- In lijn met de meerkernige ontwikkeling zet de gemeente zich in op het **ontwikkelen van vrijetijdsvoorzieningen in bovengenoemde centrumgebieden** die ook interessant zijn voor bezoekers. Bij de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht wat er in aanvulling op de huidige plannen nog meer mogelijk is, bijvoorbeeld een uitgaanscentrum in één of meerdere centrumgebieden.
- In de gebieden waar de toeristische druk hoog is, wordt verkend welke **vrijetijdsvoorzieningen verplaatsbaar** zijn en welke rol de gemeente hierin kan spelen. Dit vraagt inzicht in de impact van de vrijetijdsvoorzieningen op de toeristische druk en in de haalbaarheid van de verplaatsing. Het verplaatsen van een publiekaantrekkende functie naar een ander centrumgebied is een onderdeel van deze maatregel.
- Er komen continu nieuwe initiatieven op het gebied van vrijetijdseconomie (zoals musea, bioscopen) op de gemeente af die afzonderlijk worden beoordeeld. Er wordt een **leidraad voor nieuwe vrijetijdsvoorzieningen** ontwikkeld waarin de brede context van de bezoekerseconomie wordt meegewogen bij nieuwe initiatieven.

3.3 Onderzoek naar de bezoeker/ spreiden van de vraag

Bezoekers kunnen worden gespreid door ze te informeren over de drukte en ze te adviseren over een alternatief. Het leidt in zijn totaliteit niet tot minder bezoekers maar de piekdrukte kan wel

worden afgevlakt. Om bezoekers te kunnen spreiden, is inzicht nodig in waar het druk is of gaat worden om dit vervolgens effectief te kunnen communiceren met de bezoeker.

▪ **Spreading slimme reisplanner en/of social media**

Op verschillende manieren wordt de drukte in de openbare ruimte gemonitord om hier inzicht in te krijgen. Hierbij valt te denken aan het aantal voetgangers in het Wallengebied, de bezetting van parkeergarages, aantal in- en uitstappers in het openbaar vervoer en de hoeveelheid autoverkeer naar kenteken (binnenlands/buitenlands). Dit wordt periodiek gerapporteerd.

Tijdens corona is www.druktebeeld.amsterdam (momenteel offline voor onderhoud) ontwikkeld om aan te kunnen geven waar het op momenten druk is en er geen 1,5 meter afstand kon worden gehouden. Deze *realtime druktemonitor* wordt momenteel geëvalueerd. Er wordt bekeken of en ja hoe dit als effectief middel kan worden ingezet om bezoekers over drukte te communiceren en hen tot spreading te bewegen. Om drukte in een gebied te voorkomen, moet er idealiter worden geanticipeerd op de te verwachten drukte. Dit kan door bezoekers hierover vooraf te informeren. Hiervoor is het nodig om een drukte verwachting te maken. Dit kan op basis van onder meer historische data, verrijkt met de weersverwachting, een evenementenkalender en vakantieperiodes.

Eén van de lessen die tijdens corona geleerd is, is dat het moeilijk is om de bewoner, ondernemer, bezoeker te bereiken met voor hen relevante informatie. Om drukte informatie bij de juiste ontvanger te krijgen, lijkt het noodzakelijk om de samenwerking te zoeken met partijen die de juiste doelgroepen weten te benaderen. Voor effectieve en gerichte communicatie kunnen sociale media, navigatie en reis-planning apps mogelijk worden ingezet.

Twee consortia, waarmee de gemeente samenwerkt, hebben elk een oplossing ontwikkeld om drukte te voorspellen en bezoekers te beïnvloeden. De ene oplossing doet dit via een *slimme reisplanner* die je alternatieven aanbiedt (OV9292). De andere oplossing doet dit via *social media* (LiveCrowd).

Of deze twee consortia voldoende inspelen op het drukte vraagstuk (spreading en gedragsbeïnvloeding), zal zich de komende tijd uitwijzen. Wellicht is een gerichte tender of challenger nodig om specifieker op dit vraagstuk in te kunnen spelen.

Nieuw maatregel

▪ **Klantreis en gedragsbeïnvloeding**

Om bezoekers te kunnen sturen, is het nodig om te weten op welke momenten de bezoeker voor en tijdens zijn bezoek aan de stad te verleiden is om andere keuzes te maken. Het gaat hierbij om de keuze voor het bezoeken van andere, minder drukke plekken of terugkomen op een ander, minder drukke tijdstip. Als er nog meer informatie is over het bezoekersprofiel dat de 'drukte' veroorzaakt kan hier beter op worden ingespeeld. Het stedelijk innovatieteam onderzoekt momenteel deze klantreis. Het beter kennen van de context, drijfveren, motivaties, functionele en emotionele behoeften van de bezoeker, zorgt ervoor dat we de kansen beter kunnen benutten. De gemeente en a&p benutten deze informatie en zet de communicatiemiddelen in voor deze gedragsbeïnvloeding.

3.4 Maatregelen in de openbare ruimte

Op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte ligt veel vastgesteld beleid en lopen er meerdere programma's die de leefbaarheid en bereikbaarheid in de hele stad vergroten.

De basis voor de vormgeving van mobiliteit en openbare ruimte is Amsterdam Autoluw, vastgesteld in de nota *Amsterdam maakt ruimte* (Gemeenteraad, 23 januari 2020) en het *Beleidskader Verkeersnetten* (Gemeenteraad, 24 januari 2018). Daarnaast is het *Concept Beleidskader Ruimte voor de Voetganger* in de inspraak geweest maar nog niet voorgelegd aan de gemeenteraad, dit staat gepland voor eerste helft 2023.

Wanneer we tot versnelde vergroting van de (toeristische) draagkracht van de openbare ruimte willen komen, is in de eerste plaats intensivering van de uitvoering van en het vasthouden aan het vastgestelde beleid in met name deze gebieden nodig: minder ruimte voor 'spullen' en voor economische activiteiten, meer ruimte voor mensen; voor verblijven en ontmoeten, voor lopen en fietsen. Daarmee wordt meer ruimte en minder gevoel van drukte bereikt. Maatregelen waar ook Amsterdammer baat bij hebben omdat de geschetste maatregelen in zijn algemeenheid bijdragen aan een grotere leefbaarheid en toegankelijkheid. Dit vraagt om stevige keuzes: ruimte maken voor de voetganger en de 'verblijver' (lopen, ontmoeten, etc.) staat in de beperkte openbare ruimte in de binnenstad op gespannen voet met sommige economische activiteiten (bijvoorbeeld terrassen, winkeluitstallingen en objecten) en autoverkeer en -parkeren. Ook vergt ruimte maken investeringen, zeker als dit gaat via ingrepen in de openbare ruimte waarbij de auto plaats maakt.

Voor alle aanbevelingen in deze paragraaf geldt, dat ze moeten worden uitgewerkt, waarbij wordt gekeken naar de juridische en financiële haalbaarheid en de haalbaarheid als het gaat om personele capaciteit en handhaving.

▪ **Amsterdam Autoluw**

Autoluw schept meer ruimte in de stad. Ruimte die hard nodig is voor ontmoetingsruimte, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en voor voorzieningen als afvalcontainers, laadpalen en transformatorruimten. We doen dit door de voetafdruk van de auto te verkleinen. Autoluw betekent niet autovrij, Amsterdam moet immers niet onbereikbaar worden. Met de auto kun je nog steeds bijna overal komen, maar er is meer ruimte voor andere modaliteiten en voor verblijven.

Voor de Westelijke Grachtengordel, De Pijp, de Oudezijds Burgwallen en de Weesperstraat wordt onderzoek gedaan naar een nieuwe verkeerscirculatie, eventueel ook met 'knips' waardoor verkeer dat geen bestemming heeft in een bepaald gebied wordt geweerd. Rondjes rijden, ook sightseeing en sluipverkeer kan dan niet meer.

Met een systeem van **intelligente toegang** kunnen we op termijn door middel van camerahandhaving bepaalde doelgroepen op bepaalde momenten toegang verlenen tot een gebied. Hoewel dit een veelbelovend systeem is om de autodruk op bepaalde plekken te verlagen, is de ontwikkeling ervan complex. Odra het systeem operationeel en getest is, kunnen we zeggen of en zo ja wat intelligente toegang kan betekenen voor het verlagen van de druk die wordt veroorzaakt door auto's van toeristen.

Nieuwe maatregelen

▪ Vrije doorloopruimte

Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen comfortabel toegankelijk is: mensen met een fysieke beperking, ouders die met kinderen samen de stad verkennen, maar net zo goed voor bezoekers die Amsterdam ontdekken en voor Amsterdammers die met volle boodschappentassen onderweg zijn. Vooral in de toeristisch drukke gebieden ontbreekt het vaak aan voldoende vrije doorloopruimte: de 'netto' ruimte op het trottoir die gebruikt wordt om te lopen. Het gaat dus om de vrije voetgangersruimte zonder objecten als terrassen, fietsenrekken, bomen of reclameborden. Overigens kan voor het realiseren daarvan ook worden gedacht aan dubbelgebruik: bijvoorbeeld overdag de rijbaan voor de auto en de fiets en 's avonds voor de voetganger.

▪ Voorkomen en beheersen structurele rijvorming in de openbare ruimte

Diverse attracties en voorzieningen in Amsterdam trekken zo veel bezoekers dat ze met grote regelmaat de rijen niet inpandig kwijt kunnen. Deze rijen leggen een groot beslag op de schaarse openbare ruimte en wentelen daarmee de bedrijfsvoering af op de openbare ruimte. Dat geeft overlast voor naastgelegen ondernemers en bewoners en doet afbreuk aan de leefbaarheid en toegankelijkheid van de stad. Wanneer er geen oplossingsmogelijkheden voor deze rijen zijn, dan is deze attractie of winkel mogelijk minder geschikt voor de locatie waarop deze gevestigd is. Met de ondernemers en culturele instellingen/musea/sekstheaters wordt het gesprek gevoerd om afspraken te maken over rijen in de openbare ruimte.

NB. Een juridische grondslag om het vormen van rijen in de openbare ruimte ten behoeve van toegang tot een winkel/voorziening te reguleren is vooralsnog niet gevonden. Daarom wordt geadviseerd (intensiever) de samenwerking met ondernemers te zoeken.

▪ Terrassenplannen drukste voetgangersroutes/ uitbreiding restrictielocaties

Tot 14 oktober 2022 lag het *Concept Stedelijk Beleidskader Horeca en Terrassen* ter inzage. In dit – nog niet vastgestelde - beleidskader wordt uitgegaan van 2,0 meter vrije doorloopruimte bij terrassen op plekken waar sprake is van herverdeling van de openbare ruimte of van herinrichtingen. Het terrassenbeleid volgt verder de besluitvorming over Ruimte voor de voetganger om tot een nieuwe algemene norm voor vrije doorloopruimte te komen.

Daarnaast kan er meer vrije doorloopruimte worden gecreëerd dan het noodzakelijke minimum, door het opstellen van terrassenplannen voor de drukste voetgangersroutes, te beginnen met het Plusnet Voetganger. Ook kan het aantal restrictielocaties voor terrassen buiten de uitgaansgebieden worden uitgebreid, te beginnen met een inventarisatie naar de mogelijkheid en wenselijkheid daarvan op het Plusnet Voetganger.

▪ Terugdringen aantallen (particuliere) objecten in de openbare ruimte

Een groot deel van de voetgangersruimte wordt ingenomen door objecten zoals winkeluitstallingen, (particuliere) plantenbakken, reclameborden en gevelbanken. Dergelijke objecten kunnen bijdragen aan de levendigheid en vergroening van het straatbeeld, maar zijn vaak ook hinderlijk en leiden tot ongemak voor de voetganger, een groter gevoel van drukte en soms ook tot onveilige situaties als de plaatsing niet aan bepaalde regels voldoet. In de APV staan regels over het plaatsen van objecten in de openbare ruimte. In deze situaties wordt verwijdering aanbevolen.

In stadsdeel Centrum geldt voor nu voor objecten op het trottoir, zoals plantenbakken, winkeluitstallingen en reclameborden, dat een minimale vrije doorloopruimte van 150 cm vrijgehouden moet worden – en dat is niet optimaal wanneer twee voetgangers elkaar comfortabel willen passeren.

Om tot meer ruimte voor voetgangers te komen, moeten de huidige regels van terras- en objectvergunningen en winkeluitstallingen beter gehandhaafd worden. De huidige regels, inclusief de restrictiegebieden, over plantenbakken en andere objecten van particulieren in de openbare ruimte, moeten beter gecommuniceerd worden.

Voor vergroening in straten en pleinen moet de voorkeur worden gegeven aan plantvakken en verticaal groen langs de gevels om het plaatsen van plantenbakken in met name de restictiegebieden te beperken.

▪ **Crowdmanagement: opstellen leefbaarheidsnormering voetgangers en doorontwikkelen operationeel mobiliteitscentrum**

Crowdmanagement richt zich op het in veilige banen leiden van mensenmassa's en mensenstromen en op het voorkómen van te grote drukte. Het wordt daarom vaak ingezet bij grootschalige evenementen (Koningsdag, Pride), rondom wedstrijden (JC Arena) of bij reguliere drukte in een gebied (Wallen). Doel is een veilige afwikkeling van grote groepen voetgangers en het voorkomen van inzet van politie en handhaving.

Tijdens voetbalwedstrijden en evenementen in het Arenagebied is er lokaal grote drukte. Bezoekers komen met de auto, het OV of met de fiets. Om te waarborgen dat het gebied bij de in- en uitstroom niet vastloopt wordt door het *Operationeel Mobiliteits Centrum* (OMC) Zuidoost regie gevoerd. Met de evenementpartijen, vervoerders, politie en gemeente worden de vervoersstromen gecoördineerd. Deze afstemming voorafgaand en tijdens evenementen maakt het mogelijk om mobiliteitsmanagement te organiseren en de negatieve impact op het gebied te beperken, door bijvoorbeeld de groentijden van verkeerslichten te beïnvloeden.

Het **Operationeel Mobiliteitscentrum** Zuidoost kan verder worden ontwikkeld als bouwsteen voor de mobiliteitscentrale van de toekomst. Het kan ook op andere plekken in de stad worden ingezet om aan een leefbaardere openbare ruimte bij te dragen. Daarnaast kan worden onderzocht op welke manier crowdmanagement kan bijdragen aan vergroting van de leefbaarheid. Richtlijnen over toegestane drukte kunnen gesteld worden aan de hand van leefbaarheidsnormering voetgangers en/of wensen vanuit de omgeving/ bewoners, ondernemers/toeristen en op beleidsuitgangspunten.

3.5 Commercieel vervoer

Bezoekers komen op vele manieren naar de stad: via cruises, met touringcars, per vliegtuig of per trein. Zowel de touringcars als de rivier- en zee-cruises dragen eraan bij dat bezoekers in groten getale tegelijk de stad aan doen. Daarmee is het een van de knoppen waar aan gedraaid kan worden om op aantallen te sturen en het aantal aanlopen te begrenzen.

▪ **Overlast van touringcars**

In de Agenda Touringcar 2020 – 2025 is een aanpak voorgesteld om de overlast van touringcars stevig te verminderen. Vanaf het voorjaar van 2024 zijn grote touringcars (zwaarder dan 7,5 ton) binnen de S100 verboden, met uitzonderingen op van enkele corridors. Enkel ritjes met een specifieke doelgroep van en naar een specifieke bestemming zijn straks met dergelijke touringcars nog toegestaan. Hiervoor gelden dan verplichte touringcarroutes. Daarnaast faciliteren we de overstap van touringcar op rondvaart buiten de S100 – bij de De Ruyterkade Oost, stimuleren we het gebruik van bestaande touringcarparkeerplaatsen (onder andere in parkeergarages), het overstappen van touringcar op OV bij OV-knooppunten en zetten in op informatie gestuurde en intelligente handhaving.

▪ **Schiphol/ lobby op onder andere budgetvluchten**

Het is belangrijk dat er meer sturing komt op het type vluchten; de vluchten die belangrijk zijn voor onze regionale economie en niet de zoveelste 'prijsknaller', die hordes toeristen binnenvliegt. Daarom pleit Amsterdam in gesprekken met Schiphol, in regionaal verband, met het Rijk en in Europa voor meer sturingsmogelijkheden. We hebben hier recent voor gepleit in een inzetbrief richting de Europese Commissie. Deze brief wordt in het eerste kwartaal van 2023 aan de raad verzonden door de wethouder Lucht- en zeehaven. Daarnaast pleiten we voor **uitbreiding** van duurzame alternatieven, zoals het vervangen van korte afstandsvluchten door **internationaal treinverkeer**. Dat heeft wat Amsterdam betreft echt prioriteit. Dat betekent ook dat we toe moeten naar een eerlijke prijs voor een vliegticket. Een ticketprijs waarin de daadwerkelijke kosten van het vliegen zijn doorberekend, bijvoorbeeld door middel van een tickettaks of belasting op kerosine. Daarover moeten op Europees niveau afspraken worden gemaakt, zodat er geen ongelijk speelveld tussen luchthavens wordt gecreëerd. Vliegen is geen *race to the bottom*, niet voor het milieu, niet voor de omgeving en leefbaarheid en niet voor de mensen die werken op Schiphol.

Amsterdam gaat niet over het aantal vluchten en ook niet over het type vluchten op Schiphol. Daar gaat het Rijk over, die de slotcoördinator (Airport coordination Netherlands ACNL) hiertoe opdracht geeft. De achterliggende regelgeving over hoe start- en landingslots verdeeld worden is zelfs internationaal bepaald. De minister heeft het belang van de leefomgeving erkend, door recent te besluiten tot krimp van het aantal vluchten. In de toekomst blijft Amsterdam de woon- en leefomgeving vooropstellen. Dat betekent dat de stad de krimp van uitstoot wil. Als minder vluchten met grotere, viezere en lawaaiige vliegtuigen worden ingevuld, heeft de leefomgeving er nog steeds niets aan. En alleen maar budgetvluchten ook niet. Het is zoeken naar de balans.

Nieuwe maatregelen

▪ **Onderzoek naar verdere aanscherping Zeecruisebeleid**

Voor de zeecruises is, in samenspraak met de regio, recent al besloten niet langer de mondiale markgroei te volgen, maar het aantal aanlopen te beperken tot 190 per jaar (raadsinformatiebrief 20 januari 2022). Ook zijn afspraken gemaakt over maatregelen om de duurzaamheidsambitie waar te maken om in 2030 alleen nog schepen te ontvangen die emissieloos kunnen varen. Het

vastgestelde beleid wordt voortgezet, maar in het licht van de verordening onderzoekt het college ook een verdere aanscherping van het zeecruisebeleid en het vastgestelde aantal aanlopen.

- **Scenario's voor het beperken van riviercruises**

Het beleid voor riviercruises wordt op dit moment herzien. In het licht van de noodzaak om de bezoekersaantallen terug te brengen heeft het college besloten om een impactanalyse uit te voeren van een aantal scenario's. Het college wil, net als bij de zeecruise, een beperking doorvoeren van het aantal aanlopen van de riviercruise. In het lopende kalenderjaar worden 2.247 aanlopen verwacht. Er worden scenario's uitgewerkt voor een beperking van het aantal aanlopen per jaar en voor het zomerreces aan de raad aangeboden. Vervolgens wordt het riviercruisebeleid in de tweede helft van 2023 aan de raad ter vaststelling voorgelegd.