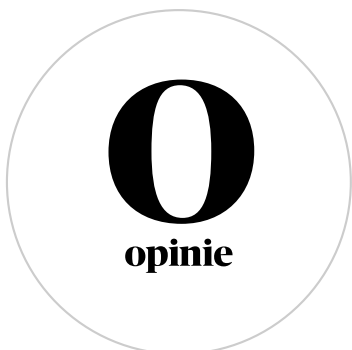


N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.



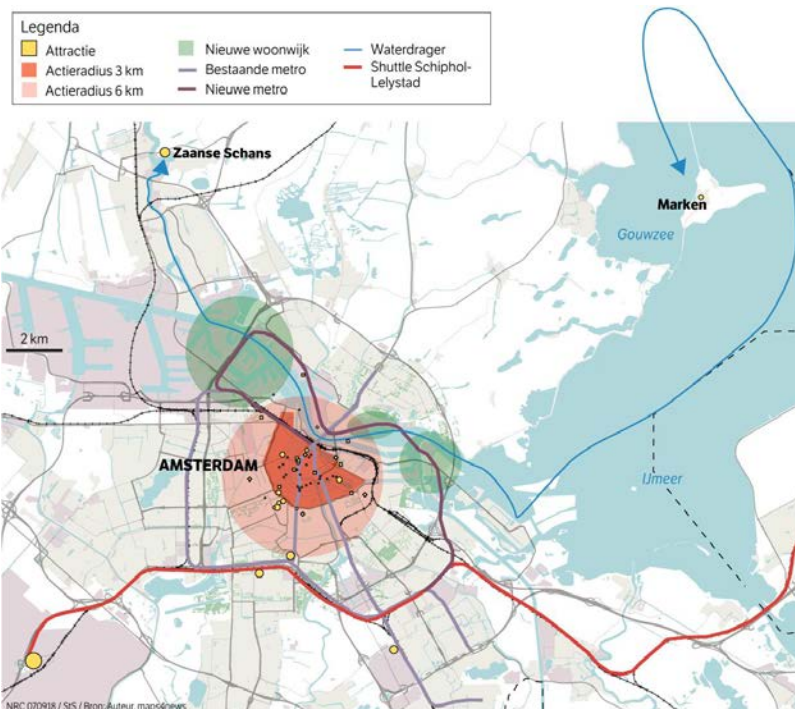
Spread toeristen met nieuwe metrolijn

Opinie Spreiding van toeristen is wel degelijk mogelijk. Ga voor de lange termijn en zorg voor infrastructuur, stelt *Paul Kurstjens*.

Paul Kurstjens

7 september 2018

Artikel opslaan



Voorstel voor een nieuwe metrolijn, shuttledienst en 'waterdragers' door de auteur

Amsterdam worstelt met haar populariteit. Het is er te druk, de woningprijzen rijzen de pan uit en de ergernis aan toeristen groeit met de

dag. Beheersmaatregelen stapelen zich op; ruimtelijke plannen dragen nog weinig bij. Kan dat anders?

Tijdens een verkiezingsdebat afgelopen maart in Pakhuis de Zwijger hoopte ik daar antwoord op te krijgen. Dat pakte anders uit. De vijf thema's droegen weliswaar enkele ruimtelijke elementen in zich, maar van ruimtelijke samenhang was geen sprake, laat staan van visie.

Het eerste thema betrof het accommodatiebeleid van de gemeente, waarbij het politieke palet zich uitsmeerde van totaalverbod op Airbnb en nog strenger hotelbeleid tot meer accommodaties voor zakelijk toerisme en spreiding over de regio.

Bij het thema ruimtelijke spreiding van toeristen (het ophemelen van attracties buiten Amsterdam, nieuwe toeristische routes en het verplaatsen van attracties naar buitenwijken - zelfs het Van Goghmuseum kwam ter sprake) werd verwacht dat het gepaard zou gaan met flinke vervoersstromen die niet op te vangen zijn met de huidige infrastructuur.

Bij het derde thema, beheersing van het groepsvervoer per cruiseschip of touringcar, vielen de raadsleden door de mand door gebrek aan kennis van zaken. Het verhuizen van de cruiseterminal (PTA) naar het Westelijk Havengebied leek in kannen en kruiken totdat bleek dat hiermee niet gezegd is dat minder boottoeristen het centrum zullen bezoeken. Bij het vierde thema, handhaving vanwege overlast, was meer overeenstemming.

Bij het laatste thema, de lange termijnvisie, werd sterk de suggestie gevoeld dat die afwezig was. Eindconclusie was dat bij gebrek aan visie het juist de bedoeling is dat Amsterdam zich weer een gidsfunctie aanmeet. De inzet daarvan zou niets minder moeten zijn dan het beperken van het aantal toeristen naar Amsterdam. Maar of hier politieke consensus over bestaat?

December 2017 verscheen een rapport van de World Travel & Tourism Council en McKinsey: *Coping with success, managing overcrowding in tourism destinations*, waarin stond dat Amsterdam - samen met zeven andere steden

- het meest te lijden zou hebben van massatoerisme. Het rapport zet oorzaken, gevolgen en mogelijke oplossingen op een rij.

Oorzaken van het massale toerisme: mondiale ontwikkelingen als bevolkingsgroei, groeiende welvaart, goedkoop vliegen en social media. Die beschouwen we echter als natuurlijke verschijnselen; een enkeling stelt het goedkope vliegen in het kader van milieuvervuiling ter discussie, maar vooralsnog durft niemand te tornen aan de individuele keuzevrijheid bij de reisbestemming en het transport.

In plaats daarvan stelt het WTTC maatregelen voor op de plaats van bestemming: spreiding in tijd en ruimte, prijsbeleid, beperking van evenementen en accommodatiebeleid.

Van 3 naar 6 kilometer

Daarin lijkt het de agenda van de gemeente Amsterdam te volgen, die eveneens de nadruk legt op beheersmaatregelen. Zo voert de gemeente sinds januari 2017 een streng overnachtingsbeleid waarin nieuwe hotels mondjesmaat worden toegelaten. De circa honderd hotels die in de pijplijn zitten zullen de komende jaren waarschijnlijk nog wel gebouwd gaan worden. Ook Airbnb is aan banden gelegd door de verhuurtermijn van 60 dagen terug te brengen naar 30 dagen, met meldingsplicht. De talloze toeristenwinkels worden met nieuw beleid in toom gehouden. En grootschalige evenementen worden voor zover mogelijk gedelegeerd naar de Arenaboulevard. De cruiseterminal gaat waarschijnlijk naar het Westelijk Havengebied. En aan de geluidsoverlast en vervuiling door toeristen wordt gewerkt. Het beheersen van de rondvaartboten is tot op heden niet gelukt.

In Londen en Parijs liggen de meeste bezienswaardigheden binnen een cirkel van 6 kilometer. Dit is kennelijk de natuurlijke actieradius van toeristen, die over het algemeen voetgangers zijn.

Amsterdam, met nu al 17 miljoen toeristen per jaar, is aanzienlijk kleiner dan Londen en Parijs, maar ook hier hebben toeristen een maximale actieradius. De meeste bezienswaardigheden bevinden zich nu nog binnen

een cirkel van slechts 3 kilometer. In plaats van de metro gebruiken ze de rondvaartboot, de tram en sinds enkele jaren ook de fiets. Bovendien zijn de straten er nauwer dan in Parijs en Londen. In theorie zou die actieradius dus naar 6 kilometer kunnen groeien; het gebied binnen de Ring. Maar dan moet er wel het een en ander gebeuren.

‘I amsterdam’ wil de toeristenactieradius uitbreiden naar pakweg 100 kilometer (*Amsterdam & Region*) en NBTC Holland Marketing doet er een schepje bovenop door heel Nederland (*HollandCity*) als een verlengstuk van Amsterdam te zien. Maar: de buitenlandse toerist vliegt voorlopig vooral naar Nederland om Amsterdam te zien. Dat noopt tot een andere, lange termijnstrategie. Een ruimtelijke strategie die er vanuit gaat dat massatoerisme en stadsontwikkeling hand in hand gaan.

Metro favoriete vervoermiddel

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011 staat een klein stukje over massatoerisme dat uitgaat van spreiding van toeristen vanuit de binnenstad (de 3 km cirkel) naar de woonwijken eromheen (de 6 km cirkel). Deze ‘uitrol’ van het centrum leek een wijs besluit, ware het niet dat musea niet meewerkten aan dependances in dit uitrolgebied. Bovendien was de overlast van toerisme ook in dat gebied, mede door Airbnb, inmiddels schrikbarend toegenomen. Nog geen vijf jaar later werd in Koers 2025 de koers verlegd naar toeristische fietsroutes buiten de Ring om Amsterdam. Net zoals de dagtripjes naar de Zaanse Schans of de Keukenhof zet dit echter weinig zoden aan de dijk - Amsterdam blijft de thuisbasis voor de toerist.

Dat voor toeristen de metro het favoriete vervoermiddel is zien we aan Londen en Parijs. Denk maar eens aan de eigen hotelkeuze wanneer we die steden bezoeken. Een van de eerste dingen waar je op je computer naar kijkt is of er een metrohalte in de buurt is.

Is het daarom niet beter om een nieuwe metrolijn voor te stellen die de nieuwe stadsuitbreidingen (Westelijk Havengebied en Sluisbuurt) alsmede de nieuwe cruiseterminal combineert en bij koppeling met de huidige metro een Amsterdamse *Circle Line* oplevert? Menigeen zal nu beweren dat we dan

de toerist te veel ten dienste zijn en juist het toerisme aanwakkeren. De buitenlandse toerist die al voor Nederland - Amsterdam - als reisbestemming koos kijkt echter alleen naar zo'n metrolijn als mogelijke overnachtingsplaats.

Het voordeel van een nieuwe metrolijn die de noordelijke IJ-oever volgt is bovendien dat er daadwerkelijke spreiding van toeristen plaats kan vinden, zeker indien aan deze zijde ook de rondvaartboten hun plek vinden: de 'waterdrager' in de tekening - die uiteraard de kwetsbare natuurgebieden ontziet. Spreiding is er ook wanneer vliegveld Lelystad bestemd wordt voor toeristenvluchten. De Circle Line zou dan goede diensten bewijzen wanneer een shuttledienst tussen Schiphol en Lelystad hierop aan takt. Het Centraal Station zal eindelijk ontlast worden.

Zijn hiermee alle problemen verholpen? Natuurlijk niet. De eerder genoemde beheersmaatregelen blijven noodzakelijk om de overlast van het massatoerisme binnen de perken te houden. Maar het besef dat Amsterdam *booming* is, brengt met zich mee dat grootstedelijk denken onontbeerlijk is.

Wie weet komt het er nog eens van dat we de merknaam 'I amsterdam' inruilen voor 'IJ amsterdam'.

Paul Kurstjens, *stedenbouwkundige*