



Gemeente  
Amsterdam



# Onderzoeksverantwoording: Toeristische draagkracht van wijken



In opdracht van: Aanpak Binnenstad  
Projectnummer: 250487  
Auteur: Bart Sleutjes en Tanja Fedorova  
E-mailadres: b.sleutjes@amsterdam.nl

Bezoekadres: President Kennedylaan 923  
Telefoon: 020 251 0333  
Postbus 658, 1000 AR Amsterdam  
onderzoek.amsterdam.nl

Amsterdam, mei 2026

Foto voorzijde: Damrak, toeristen op de rode loper, fotograaf Edwin van Eis (2019)

# Inhoud

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>1 Model toeristische draagkracht</b>	<b>5</b>
1.1 Wat is toeristische draagkracht van wijken?	5
1.2 Indicatoren toeristische draagkracht van wijken	6
1.2.1 Toeristische druk	6
1.2.2 Bezoekers gerelateerde leefbaarheid	7
1.2.3 Wijzigingen wijkindeling en indicatoren	7
1.3 Model toeristische draagkracht van wijken	8
1.4 Interpretatie toeristische draagkracht	10
<b>2 Methodeverantwoording</b>	<b>11</b>
Meetcriteria en selectie indicatoren 'Toeristische draagkracht'	11
Indicatoren: toelichting en bronnen	12
Model toeristische draagkracht van wijken	17
<b>Literatuur</b>	<b>18</b>

# Inleiding

Dit document is de methodebeschrijving van het draagkrachtmodel in het onderzoek naar toeristische draagkracht van wijken in Amsterdam. Met dit onderzoek wil de gemeente Amsterdam de volgende vraag beantwoorden: *In welke wijken is de toeristische draagkracht in het geding en welke wijken kunnen een hoge toeristische druk vooralsnog goed dragen?*

Het toeristische draagkrachtmodel van O&S laat zien in welke Amsterdamse woonwijken de toeristische draagkracht onder druk staat en waar in Amsterdam de draagkracht is veranderd ten opzichte van voorgaande jaren. Over de resultaten van de draagkrachtmetingen wordt één keer per twee jaar apart gerapporteerd.

## Achtergrond van onderzoek naar toeristische draagkracht in Amsterdam

De definitie van de toeristische draagkracht en de onderzoeksmethode zijn tot stand gekomen in opdracht van en in samenwerking met Het Programma Stad in Balans in 2019. In augustus 2021 stelde de Gemeenteraad de verordening op toerisme in balans vast (Gemeente Amsterdam, 2021). Deze verordening is aangenomen naar aanleiding van het volksinitiatief “Amsterdam heeft een keuze.” Belangrijk onderdeel van de verordening is dat het college de Raad tweejaarlijks informeert over de toeristische draagkracht van wijken (artikel 5).

Onderzoek en Statistiek (O&S) voert deze draagkrachtmetingen tweejaarlijks uit in opdracht van het Programma Aanpak Binnenstad (stadsdeel Centrum).

## Definitie en methode toeristische draagkracht

Deze rapportage beschrijft de indicatoren en de onderliggende databronnen in het draagkrachtmodel en legt stap voor stap uit hoe het model tot stand komt.

Er wordt de volgende definitie van toeristische draagkracht gehanteerd: de toeristische druk die een wijk kan dragen zonder dat het (significant) ten koste gaat van de leefbaarheid.

Toeristische draagkracht wordt gemeten met twee parameters: ‘toeristische druk’ en ‘bezoekers gerelateerde leefbaarheid’. Beide parameters zijn samengesteld uit meerdere indicatoren (zie schema hieronder). De Amsterdamse wijken worden op basis van hun scores op elke indicator in kwartielen ingedeeld. De wijken die hoog scoren op ‘toeristische druk’ en laag scoren op ‘bezoekers gerelateerde leefbaarheid’ worden aangemerkt als de wijken waar de toeristische draagkracht onder druk staat.

## Resultaten metingen toeristische draagkracht

Uit de eerste meting is gebleken dat de toeristische draagkracht in 2019 in twee (van de toen 99) wijken onder druk stond, namelijk in Burgwallen-Oude Zijde en Burgwallen-Nieuwe Zijde. Daarnaast werden er nog dertien wijken aangewezen als beleidsmatig interessant om de overschrijding van de draagkracht te voorkomen. Bij latere metingen nam het aantal wijken waar de toeristische draagkracht daadwerkelijk onder druk stond, toe (zie [Thema Economie en toerisme | Website Onderzoek en Statistiek](#)).

# 1 Model toeristische draagkracht

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd hoe het begrip toeristische draagkracht van wijken in Amsterdam is afgebakend, welke indicatoren er in het O&S draagkrachtmodel zijn meegenomen en hoe op basis van deze indicatoren de toeristische draagkracht van een wijk wordt bepaald.

## 1.1 Wat is toeristische draagkracht van wijken?

Methodologisch gezien zijn er internationale en Nederlandse richtlijnen om het begrip ‘toeristische draagkracht’ af te bakenen, maar geen harde meetcriteria (zie meer informatie over de methode in bijlage). De richtlijnen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019) en The United Nations World Tourism Organization (UNWTO, 2018) laten veel ruimte voor maatwerk zodat bestemmingen eigen (beschikbare) indicatoren kunnen gebruiken voor de draagkrachtmetingen. Amsterdam zal vanwege zijn grootstedelijke functie een andere onderzoeksaanpak nodig hebben dan bijvoorbeeld natuurgebieden. Amsterdam sluit zich waar mogelijk aan op de richtlijnen van de Rli en meet de toeristische draagkracht vanuit het perspectief van de *leefomgeving in woonwijken*.

### Afbakening toeristische draagkracht van wijken in Amsterdam

De in dit onderzoek gebruikte definitie van toeristische draagkracht luidt als volgt:

*De toeristische druk die een wijk kan dragen zonder dat het (significant) ten koste gaat van de leefbaarheid.*

Een belangrijk verschil tussen de draagkrachtmetingen van de Amsterdamse wijken en andere draagkrachtonderzoeken is dat er in dit onderzoek geen uitspraken worden gedaan over Amsterdam als één toeristenbestemming. De toeristische draagkracht in deze studie wordt in iedere wijk apart gemeten met twee parameters: ‘toeristische druk’ en ‘bezoekers gerelateerde leefbaarheid’. Beide parameters zijn samengesteld uit meerdere indicatoren (zie paragraaf 1.2). Dit maakt het voor de gemeente mogelijk om beleidsmatig en/of operationeel in te grijpen met de gerichte maatregelen waar dat nodig is.

### Toeristische draagkracht van wijken in het gemeentelijke beleid

De toeristische draagkrachtmetingen in Amsterdam werden voor het eerst aangekondigd in de paragraaf Balans in de Stad in het coalitieakkoord uit 2018. De gemeente streefde naar een nieuw evenwicht tussen bezoekers enerzijds, en bewoners anderzijds, ofwel een evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. Vanuit het Programma Stad in Balans (in 2020 samengevoegd met Aanpak Binnenstad) is de eerste draagkrachtmeting in 2019 tot stand gekomen. O&S heeft toen in overleg met gemeentelijke partijen en in samenwerking met Stad in Balans een draagkrachtmodel voor Amsterdam ontwikkeld. Met dit model werd de samenhang tussen de omvang van het toerisme (toeristische druk) en de aan de bezoekers gerelateerde leefbaarheid per wijk gemeten (OIS, 2020).

In 2021 werd het onderzoek naar de toeristische draagkracht van wijken opgenomen in de Verordening op het toerisme in balans (Gemeente Amsterdam, 2021). Artikel 5 van de verordening beschrijft hoe de toeristische draagkracht van iedere wijk tweejaarlijks wordt gemonitord. Artikel 6 bepaalt dat het college de raad tweejaarlijks informeert over iedere wijk waarin de toeristische draagkracht onder druk staat.

Het huidige onderzoek sluit zich aan op de eerdere draagkrachtmetingen (2019 en 2021) en op de bepalingen in de Verordening op het toerisme in balans (2021).

## 1.2 Indicatoren toeristische draagkracht van wijken

De toeristische draagkracht laat de samenhang zien tussen twee parameters: 1 'toeristische druk' en 2 'bezoekers gerelateerde leefbaarheid'. Parameter 'toeristische druk' is samengesteld uit 6 indicatoren en parameter 'bezoekers gerelateerde leefbaarheid' uit 7 indicatoren, deze staan beschreven in figuur 1.1. De volledige methodeverantwoording met bronnen en definities staat in Hoofdstuk 2.

Figuur 1.1 Indicatoren toeristische draagkracht van wijken



### 1.2.1 Toeristische druk

Het kernbegrip 'toeristische druk' omvat objectieve waarnemingen van het aanbod en gebruik van voorzieningen die (in sterke mate) gericht zijn op toeristische bezoekers, waaronder logiesaccommodaties, attracties en souvenirwinkels. Een uitdaging in dit onderzoek is om een onderscheid te maken tussen toeristische bezoekers en alle andere gebruikers van de stad (bewoners, forensen, studenten). Voor het meten van 'toeristische druk' is met behulp van experts en literatuurstudie een lijst opgesteld met alle mogelijke indicatoren die vervolgens door O&S zijn getoetst op relevantie en bruikbaarheid. De volgende indicatoren zijn in het toeristische draagkracht-model meegenomen:

#### 6 'Toeristische druk' indicatoren:

1. aantal attracties;
2. capaciteit logies accommodaties;
3. aantal Airbnb listings per 1.000 inwoners;
4. aantal coffeeshops per 1.000 inwoners;
5. overig toeristisch aanbod per km<sup>2</sup>;
6. aandeel stoepen met weinig loopruimte (oftewel stoepen met zwakke 'walkability' in de doelgroep 'toeristen').

### 1.2.2 Bezoekers gerelateerde leefbaarheid

Het begrip 'leefbaarheid' bevat verschillende aspecten die te maken hebben met de beleving van bewoners als het gaat om schoon, heel, veilig en prettig samenleven. Sommige leefbaarheidsindicatoren hebben direct te maken met de aanwezigheid van bezoekers in woonwijken, zoals ervaren overlast door vakantieverhuur in de eigen woonomgeving. Andere leefbaarheidsindicatoren hebben een mogelijk verband (bijvoorbeeld personenoverlast) of geen verband (bijvoorbeeld tevredenheid speelvoorzieningen) met bezoekers. Om de 'bezoekers gerelateerde leefbaarheid' af te kunnen bakenen, heeft O&S in 2019 gemeentelijke en landelijke expertise ingeschakeld. In de expertsessies werden mogelijke thema's, indicatoren en databronnen aangewezen die vervolgens door O&S zijn getoetst op relevantie en bruikbaarheid. De volgende indicatoren zijn in het toeristische draagkracht-model meegenomen:

#### 7 'Bezoekers gerelateerde leefbaarheid' indicatoren:

1. onveiligheidsbelevingsindex;
2. overlast door vervuiling;
3. overlast door toeristenverhuur van woningen in directe woonomgeving;
4. overlast door andere mensen in de buurt;
5. overlast door dronken mensen op straat;
6. oordeel aanbod winkels voor dagelijkse boodschappen;
7. sociale cohesie.

### 1.2.3 Wijzigingen wijkindeling en indicatoren

Eén van de selectiecriteria voor de bovengenoemde indicatoren is de periodieke beschikbaarheid en stabiliteit van data. Enkele aanpassingen zijn echter onvermijdelijk vanwege veranderingen in databronnen, meetmethoden en gemeentelijke geografische indeling:

- Eén van de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de eerste meting in 2019 is de nieuwe wijkindeling die in 2022 is ingegaan na het aansluiten van Weesp bij de gemeente Amsterdam. Dit had als gevolg dat de kwartielgrenzen in 2019 en 2021 opnieuw werden berekend op basis van de nieuwe wijkindeling.
- Sommige wijken in Amsterdam hebben (nog) te weinig inwoners om representatieve uitspraken te doen over de leefbaarheid. Zodra deze wijken meer inwoners krijgen, worden ze toegevoegd aan het draagkrachtmodel.
- In de metingen van 2021 en 2023 werd een nieuwe indicator toegevoegd: pintransacties van buitenlandse betaalkaarthouders. In 2025 werd deze indicator uit het model verwijderd, omdat de gegevens niet langer beschikbaar waren.
- De rekenmethode van de indicator 'aandeel stoepen met weinig loopruimte' is meerdere keren verbeterd, waardoor de gegevens nu ook beschikbaar zijn voor wijken buiten de ring. De methode werd voor het eerst aangepast in 2023 en met terugwerkende kracht toegepast op de gegevens van de voorgaande jaren, zodat

deze beter vergelijkbaar waren. In 2025 ontstaat er een trendbreuk, omdat er een nieuwe meetmethodiek wordt gebruikt voor het berekenen van de voetgangersintensiteit. De kwartielscores voor 2025 worden daarom uitsluitend gebaseerd op de gegevens van dat jaar.

- De indicator 'overig toeristisch aanbod' bevat sinds 2021 geen aantallen ATMs (Euronet en GWK/Travelex) meer, maar wel de data van de overige categorieën, zoals souvenirwinkels, kaaswinkels, smartshops, growshops, erotica en ijssalons. Voor de vergelijkbaarheid met de andere jaren werd het oorspronkelijke draagkrachtmodel uit 2019 herberekend zonder ATMs.
- Door de veranderingen in de onderzoeksmethode van de Veiligheidsmonitor in 2021 is er een trendbreuk ontstaan bij drie indicatoren: de onveiligheidsbelevingsindex, overlast door dronken mensen op straat en sociale cohesie. Daarom zijn de kwartielscores vanaf 2021 berekend op basis van de waarden uit dat jaar.

### 1.3 Model toeristische draagkracht van wijken

De toeristische draagkracht van wijken wordt bepaald door de combinatie van de totaalscore op toeristische druk en de totaalscore op bezoekers gerelateerde leefbaarheid. De totaalscores worden berekend op basis van kwartielscores per indicator.

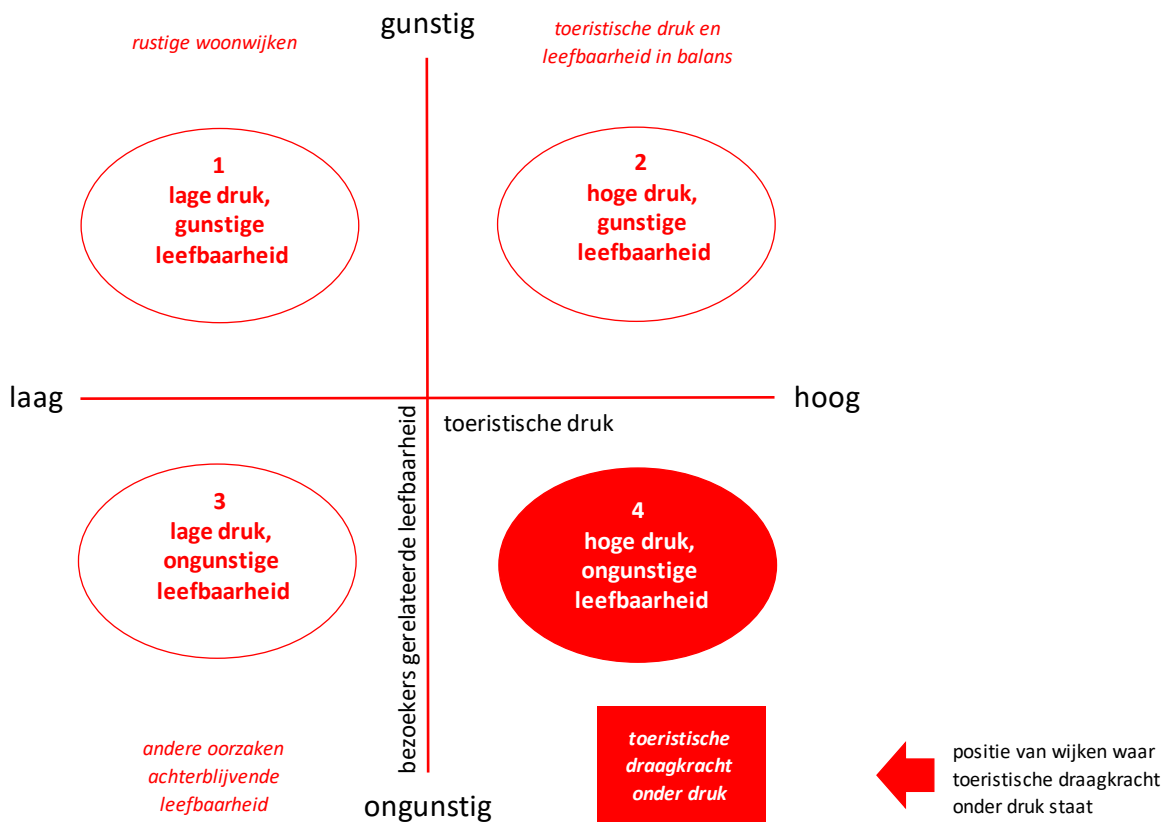
#### 1.3.1 Grafische weergave draagkrachtmodel: kwadranten toeristische draagkracht

##### *Kwartielscores en assenstelsel*

Omdat iedere indicator een andere meeteenheid heeft, is het niet zinvol om absolute scores bij elkaar op te tellen. Om tot een totaalscore te kunnen komen worden voor iedere indicator de 108 wijken op basis van hun score in kwartielen ingedeeld, waarbij kwartiel 1 staat voor de 25% laagste scores en kwartiel 4 voor de 25% hoogste scores. Wanneer een score ontbreekt voor een indicator, wordt de wijk bij deze indicator in kwartiel 2,5 geplaatst, als proxy voor een gemiddelde score. De totaalscores voor de twee parameters 'toeristische druk' en 'bezoekers gerelateerde leefbaarheid' worden vervolgens voor iedere wijk bepaald door de kwartielscores voor alle geselecteerde indicatoren bij elkaar op te tellen.

Op basis van de twee totaalscores (totaal toeristische druk en totaal bezoekers gerelateerde leefbaarheid) wordt elke wijk vervolgens ingedeeld in één van de kwadranten in Figuur 1.2. Bij deze grafische weergave vormt toeristische druk de horizontale as en bezoekers gerelateerde leefbaarheid wordt op de verticale as weergegeven.

**Figuur 1.2 Grafische weergave toeristische draagkracht van wijken**



**Kwadrant 4: Toeristische draagkracht onder druk**

Op het moment dat de toeristische druk in een wijk hoog is en de leefbaarheid ongunstig, staat de toeristische draagkracht van de wijk onder druk (4<sup>e</sup> kwadrant). Binnen dit kwadrant zal vervolgens een verdere nuancering plaatsvinden op basis van de combinatie van totaalscores. Een wijk die binnen kwadrant 4 rechts onderin eindigt heeft een andere toeristische draagkracht dan een wijk die binnen kwadrant 4 links bovenin is gepositioneerd. Beleidsmatig zijn de wijken die helemaal rechts onderin het vierde kwadrant staan het meest interessant.

**Overige kwadranten**

Ook de wijken in kwadrant 2 zijn vanuit beleid gezien interessant. In deze wijken is de toeristische druk hoog, maar is geen sprake van een ongunstige leefbaarheid. Deze wijken lijken de toeristische druk (vooralsnog) te kunnen dragen. Het is van belang om te weten hoe het kan dat de toeristische druk in deze wijken niet ten koste gaat van de leefbaarheid. Door het onderzoek periodiek te herhalen kan worden gemonitord of de leefbaarheid in deze wijken niet verslechtert.

Aan de linkerkant van het kwadrant is de toeristische druk relatief laag. Hier vinden we wijken met een gunstige leefbaarheid, die als rustige woonwijken kunnen worden getypeerd (kwadrant 1). In kwadrant 3 staan wijken waarin ondanks een lage toeristische druk toch sprake is van een ongunstige leefbaarheid. Hier lijken andere factoren dan de aanwezigheid en het gedrag van bezoekers te zorgen voor een achterblijvende leefbaarheid. De wijken in de kwadranten 1 en 3 zijn in de context van dit onderzoek beleidsmatig minder interessant.

## **1.4 Interpretatie toeristische draagkracht**

### **Kwartielgrenzen basisjaar**

De kwartielscores dienen in dit onderzoek als proxy voor de criteria 'hoge'/'lage' toeristische druk en 'gunstige'/'ongunstige' leefbaarheid. Het gebruik van een proxy is noodzakelijk omdat er (nog) geen meetbare wetenschappelijke criteria bestaan voor 'te hoge druk'. De kwartielgrenzen van de indicatoren in 2019 zijn vastgezet als basis voor de vervolgmetingen. Dit wil zeggen dat het draagkrachtmodel in 2021 en alle draagkrachtmodellen in de jaren erna volgens dezelfde criteria worden berekend. Er zijn enkele uitzonderingen. Door de fusie met Weesp in 2022 werd het oorspronkelijke draagkrachtmodel uit 2019 en de vervolgmeting van 2021 in 2023 herberekend om de resultaten op dezelfde manier vergelijkbaar te maken. Voor indicatoren met een trendbreuk in de brondata wordt telkens een nieuw basisjaar vastgesteld (zie paragraaf 1.2.3).

### **Positie van de wijken ten opzichte van elkaar en daadwerkelijke cijfers**

De kwartielscores en hiermee de positie van wijken in kwadranten tonen de positie van wijken ten opzichte van elkaar en geven dus geen beeld van de daadwerkelijke drukte en leefbaarheid. Doordat de grenswaarden van 2019 als uitgangspunt worden genomen voor alle vervolgmetingen, kan worden vastgesteld of de drukte of leefbaarheid in een wijk is verbeterd of verslechterd ten opzichte van andere jaren.

## 2 Methodeverantwoording

In 2019 heeft O&S het draagkrachtmodel voor de woonwijken in Amsterdam ontwikkeld. Voor dit model is er gemeentelijke en externe expertise ingeschakeld, waarbij meer dan 100 indicatoren waren getoetst. Hier leggen we stap voor stap uit hoe dit model tot stand is gekomen en welke afwegingen en databronnen in het eindresultaat zijn meegenomen.

### Meetcriteria en selectie indicatoren ‘Toeristische draagkracht’

De selectie van indicatoren heeft in drie stappen plaatsgevonden.

#### Stap 1: longlist thema's en indicatoren

- In de eerste stap is een longlist van mogelijk relevante thema's, indicatoren en databronnen opgesteld. Voor het opstellen van deze longlist heeft O&S expertise van verschillende gemeentelijke beleidsafdelingen en gemeentelijke en landelijke kennisinstellingen ingeschakeld. De volgende bronnen zijn geraadpleegd, door middel van literatuurstudie en een aantal expert meetings: Internationale autoriteiten op het gebied van toerisme (bronnen Europese Commissie, ETIS, UNWTO);
- Landelijke kennisinstututen (CBS, CELTH);
- Gemeentelijke expertise (O&S, V&OR, team Drukteradar);
- Amsterdamse kennisinstututen op gebied van toerisme (Roos Gerritsma / Urban Leisure & Tourism Lab Hogeschool Inholland, Carla Hoffschulte/ Ruimte voor Communicatie).
- Richtlijnen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli).

#### Stap 2: meetcriteria - relevantie en beschikbaarheid data

- In de tweede stap zijn de indicatoren uit deze longlist door O&S getoetst op beschikbaarheid, relevantie en bruikbaarheid. Bij deze selectie zijn de volgende criteria toegepast: Data zijn beschikbaar op wijkniveau;
- Data zijn beschikbaar voor alle of voor de meeste wijken in Amsterdam;
- Data zijn periodiek beschikbaar (via jaarlijks of tweejaarlijks onderzoek).

Op basis van deze drie meetcriteria heeft O&S data verzameld over 100 indicatoren, waarvan 63 binnen het thema bezoekers gerelateerde leefbaarheid en 36 binnen het thema toeristische druk. In de loop der jaren zijn enkele aanpassingen gedaan aan de oorspronkelijke indicatoren (zie paragraaf 1.2.3).

#### Stap 3: selectie indicatoren op basis van correlaties en regressieanalyse

In stap 3 is vervolgens voor iedere indicator vastgesteld in hoeverre er een lineair verband bestaat met de twee kernbegrippen ‘buurttevredenheid’ en ‘buurtontwikkeling’. Daarbij wordt er getoetst of de indicator een lineaire relatie heeft met minstens één van de twee leefbaarheidsindicatoren: buurttevredenheid of buurtontwikkeling (OIS, 2020).

Leefbaarheidsindicatoren die niet relevant zijn voor toerisme, zoals tevredenheid met speel- en zorgvoorzieningen, worden buiten beschouwing gelaten. De uiteindelijke keuze voor de indicatoren is gemaakt op basis van regressieanalyses, waarbij buurttevredenheid en buurtontwikkeling als afhankelijke variabelen zijn gekozen. De indicatoren die buurttevredenheid en buurtontwikkeling het beste voorspellen, zijn in het model betrokken. Daarbij is wel rekening gehouden met een spreiding van indicatoren over verschillende thema's, om te voorkomen dat er een eenzijdig beeld van drukte of leefbaarheid ontstaat:

Bij toeristische druk gaat het om de volgende thema's:

- Bezoekersomvang;
- Attracties;
- Toeristisch aanbod;
- Gemeten drukte op straat.

Voor bezoekers gerelateerde leefbaarheid zijn de volgende thema's meegenomen:

- Veiligheid
- Overlast;
- Verloedering;
- Sociale cohesie;
- Diversiteit winkelaanbod.

### **Definitieve selectie: 14 indicatoren**

De volgende 13 indicatoren zijn uiteindelijk meegenomen om tot totaalscores voor toeristische druk en bezoekers gerelateerde leefbaarheid te komen:

*Toeristische druk (6 indicatoren):*

- Aantal attracties;
- Capaciteit logiesaccommodaties;
- Vakantieverblijf: aantal Airbnb listings per 1000 inwoners;
- Aantal coffeeshops per 1000 inwoners;
- Overig toeristisch aanbod per km<sup>2</sup>;
- Aandeel stoepen met weinig loopruimte (zwakke 'walkability', met als doelgroep bezoekers);

*Bezoekers gerelateerde leefbaarheid (7 indicatoren):*

- Onveiligheidsbelevingsindex;
- Overlast door vervuiling;
- Overlast door toeristenverblijf van woningen in directe woonomgeving;
- Overlast door andere mensen in de buurt;
- Overlast door dronken mensen op straat;
- Oordeel aanbod winkels voor dagelijkse boodschappen;
- Sociale cohesie.

### **Indicatoren: toelichting en bronnen**

In deze paragraaf wordt voor zowel toeristische druk als bezoekers gerelateerde leefbaarheid toegelicht wat de gekozen indicatoren inhouden en uit welke bron deze afkomstig zijn. De indicatoren zijn gegroepeerd per thema.

### **Toeristische druk: bezoekersomvang**

Bezoekers kunnen worden ingedeeld in dag- en verblijfsbezoekers en binnenlandse en buitenlandse bezoekers. Telkens gaat het hier om de bezoekers met een toeristisch motief. We zoeken naar de indicatoren waarmee we de bezoekersomvang per wijk kunnen meten. De spreiding van de hotelbedden en Airbnb listings over de woonwijken geeft aan waar toeristische bezoekers in de stad kunnen overnachten.

### **Capaciteit logiesaccommodaties**

Als maat voor de spreiding van de overnachtende bezoekers over de stad is gekeken naar het aantal slaapplekken in logiesaccommodaties per wijk. Het absolute aantal geeft daarbij, op basis van regressieanalyse, een betere verklaring voor leefbaarheid dan relatieve maten (per 1.000 inwoners of per km<sup>2</sup>). Cijfers zijn afkomstig uit het bestand logiesaccommodaties van O&S. Het gaat hier om de slaapplekken in hotels, hostels en andere logiesaccommodaties, voor de leesbaarheid afgekort tot 'hotelbedden'.

### **Airbnb listings**

Voor het toeristisch verblijf in woningen (vakantieverhuur en B&B) is het aantal unieke 'listings', ofwel het aanbod woningen en kamers, op Airbnb gekozen. Elke maand worden metadata via webscraping online opgehaald (bron: InsideAirbnb). Uit deze data is het unieke aanbod per jaar af te leiden. Een unieke listing houdt in dat een woning of kamer minimaal één keer is aangeboden tussen januari en december van een jaar. De keuze voor het aantal listings, en niet het aantal overnachtingen, is gemaakt omdat dit een hard, betrouwbaar cijfer betreft. Harde cijfers van het aantal overnachtingen via vakantieverhuur per wijk zijn niet beschikbaar en ook niet direct via webscraping te achterhalen. Hoewel het aantal listings tot Airbnb is beperkt, ligt de nadruk in dit onderzoek echter op de druk in Amsterdamse wijken ten opzichte van elkaar. Het is aannemelijk dat het aanbod via andere platforms zich in dezelfde wijken concentreert als Airbnb, waardoor het meenemen van andere verhuurplatforms niet tot andere resultaten zal leiden. In dit onderzoek kijken we naar het totaal aantal unieke listings. Gemeente Amsterdam scherpt de regels voor de particuliere verhuur van woningen aan toeristen stapsgewijs aan. Het totaal aantal unieke listings neemt hierdoor af.

### **Toeristische druk: attracties**

Attracties trekken toeristische bezoekers aan. Vanuit de Attractiesmonitor van O&S weten we per wijk het absolute aantal publiekstrekkingen op het gebied van Kunst en Cultuur, entertainment en (natuur)recreatie (met of zonder fysieke vestiging, met of zonder kaartenverkoop). Het gaat daarbij om de volgende categorieën:

- Entertainment (escaperooms, bioscopen en sport/ spel/ experience);
- Musea;
- Theaters;
- Muziekpodia;
- Parken/natuurrecreatie;
- Bezienswaardigheden.

Attracties die zich hoofdzakelijk op bewoners richten, zoals bibliotheken en kinderboerderijen zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. De gegevens zijn verkregen uit diverse bronnen: het Handelsregister, Tripadvisor en het attracties bestand van amsterdam&partners. Er is gekozen om absolute aantallen te nemen, omdat deze maat volgens de regressie een betere verklaring voor leefbaarheid biedt dan de relatieve maten (per 1.000 inwoners of per km<sup>2</sup>).

### **Toeristische druk: toeristisch aanbod**

Voor het toeristisch aanbod worden twee indicatoren meegenomen: 'coffeeshops per 1.000 inwoners' en 'overig toeristisch aanbod per km<sup>2</sup>'.

#### ***Coffeeshops***

Coffeeshops worden als aparte categorie in dit onderzoek meegenomen, omdat hier speciaal beleid voor ontwikkeld is. Hoewel coffeeshops zich niet uitsluitend richten op toeristen worden deze wel gezien als een toeristische trekpleister. Uit onderzoek blijkt dat voor een deel van de bezoekers in Amsterdam (57 procent van de jonge buitenlandse bezoekers in het Singel/ Wallengebied) coffeeshops een belangrijke reden zijn om naar Amsterdam te komen (OIS, 2019).

In het draagkrachtonderzoek wordt gekeken naar het aantal coffeeshops per 1.000 inwoners, omdat deze relatieve maat sterker samenhangt met de verwachte buurtontwikkeling dan de absolute cijfers.

Het aantal coffeeshops in het draagkrachtmodel is op basis van Locatus.

#### ***Overig toeristisch aanbod***

Onder 'overig toeristisch aanbod' wordt verstaan: souvenirwinkels, kaaswinkels, smartshops, growshops, erotica en ijssalons. Van al deze voorzieningen zijn de absolute aantallen per wijk verkregen via het retail vestigingen bestand van Locatus. Er is vervolgens voor gekozen om deze categorieën samen te voegen tot één indicator, omdat de losse indicatoren te sterk onderling samenhangen om deze apart in één model te kunnen opnemen. Dit wordt waarschijnlijk verklaard doordat dit type voorzieningen zich in sterke mate concentreert in een klein aantal wijken (vooral het 1012 gebied). Bovendien zijn bij de meeste categorieën de absolute aantallen erg klein, waardoor op wijkniveau weinig massa overblijft. Er is uiteindelijk gekozen voor het aantal vestigingen per km<sup>2</sup>, omdat deze relatieve maat een betere verklaring voor leefbaarheid biedt dan het absolute aantal of het aantal per 1.000 inwoners.

In 2019 bevatte de indicator 'overig toeristisch aanbod' ook de aantallen ATMs (Euronet en GWK/Travelex) per wijk. Deze gegevens zijn echter niet meer beschikbaar. Voor de vergelijkbaarheid met is het draagkrachtmodel in 2019 herberekend zonder deze gegevens.

### **Toeristische druk: gemeten drukte op straat**

De 'walkability' van stoepen wordt door Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) gemeten, en betreft de ruimte die voetgangers hebben op de stoepen om zich te verplaatsen (Verkeer & Openbare Ruimte, 2019). Dit wordt bepaald door de vrije doorloopruimte (categorieën van zeer krap tot zeer ruim) in relatie tot voetgangersintensiteit (categorieën van zeer rustig tot zeer druk).

Bij vrije doorloopruimte wordt rekening gehouden met stoepbreedte, obstakels (fietsenrekken, straatmeubilair, groen, winkeluitstallingen, terrassen) en fietsparkeerdruk. De aanwezigheid van voetgangers in de openbare ruimte werd tot en met 2023 berekend als Voetgangersdrukke-index op basis van datasets over het aantal bewoners, arbeidsplaatsen, functies (scholen, winkels, bedrijven), studenten, bezoekers aan culturele instellingen en in- en uitstappers op openbaarvervoerhaltes. Vanaf 2025 wordt de voetgangersintensiteit afgeleid uit het voetgangersmodel Mobiliteitsspectrum van Goudappel vanwege de grotere betrouwbaarheid van dit model.

De verhouding tussen de doorloopruimte en voetgangersintensiteit resulteert in een 'walkability score', waarbij er wordt gekeken naar het aandeel stoepen met lage walkability (met score  $\geq 7$ ).

De meetmethode voor de walkability is twee keer verbeterd, in 2023 en 2025, waardoor een vergelijking tussen de cijfers van 2023 en voorgaande jaren op basis van de kwartielgrenzen van 2019 niet mogelijk was. Voor deze indicator werden in de jaren 2019, 2021 en 2023 de kwartielgrenzen van 2023 gehanteerd. Dit had te maken met de overgang op het meten van het aandeel stoepen met weinig loopruimte door bezoekers, in plaats van de absolute aantallen stoepen. Cijfers voor 2019 en 2021 werden in 2023 herberekend. In 2025 werd een nieuwe databron gebruikt, waardoor het niet mogelijk is om de historische data te herberekenen. De kwartielgrenzen voor 2025 zijn berekend op basis van de gegevens uit 2025.

### **Bezoekers gerelateerde leefbaarheid: veiligheid**

Als indicator voor veiligheid is de 'onveiligheidsbelevingsindex' meegenomen, welke is gebaseerd op de Veiligheidsmonitor (O&S). Deze index bestaat uit enquêtegegevens en geeft daarmee volledig de mening van bewoners weer. De index is onderverdeeld in drie elementen: risicoperceptie, onveiligheidsbeleving en vermijdingsgedrag. Risicoperceptie is de inschatting van de kans om slachtoffer te worden van criminaliteit en overlast. De onveiligheidsbeleving toont hoe vaak men zich onveilig voelt en bij vermijdingsgedrag geeft men bijvoorbeeld aan of en hoe vaak men bepaalde plekken mijdt omdat men zich daar onveilig voelt. Het totale onveiligheidsbelevingscijfer is het gemiddelde van de risicoperceptie-, onveiligheidsbelevings- en vermijdingsindex. De waarde 100 staat voor de gemiddelde onveiligheidsbeleving in de politieregio Amsterdam-Amstelland. Hoe lager de score, hoe minder de onveiligheidsbeleving.

In 2021 heeft het onderzoek naar onveiligheidsbeleving een trendbreuk. Om die reden zijn voor 2021 en de jaren erna de kwartielscores berekend op basis van de waarden in 2021. De wijken kunnen wel onderling worden vergeleken.

### **Bezoekers gerelateerde leefbaarheid: overlast**

Er zijn drie indicatoren voor overlast gekozen: 'overlast door andere mensen in de buurt', 'overlast door vakantieverhuur' en 'overlast door dronken mensen'. De eerste twee indicatoren zijn afkomstig uit het onderzoek Wonen in de Amsterdam (WIA) (O&S, 2022b) en de derde uit de Veiligheidsmonitor (O&S, 2022a).

#### ***Overlast door andere mensen***

Overlast door andere mensen in de buurt wordt gemeten door een gemiddeld rapportcijfer dat bewoners geven als antwoord op de vraag: *In hoeverre ervaart u overlast door andere groepen mensen in de buurt (niet burens)?* (1= ernstige overlast, 10= geen overlast). De gegevens zijn afkomstig uit het onderzoek Wonen in de Amsterdam (WIA). Er wordt daarbij alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 20 respondenten.

#### ***Overlast door vakantieverhuur***

Overlast door vakantieverhuur wordt gemeten door de vraag in het onderzoek Wonen in Amsterdam (WIA): *Ervaart u overlast van verhuur van woningen aan toeristen in uw directe woonomgeving (pand/ galerij/ complex/ omliggende woningen)?* Hieruit is het percentage

bewoners dat stelt veel overlast te ervaren afgeleid. Er wordt daarbij alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 20 respondenten.

#### **Overlast van dronken mensen op straat**

Uit de Veiligheidsmonitor wordt een maat gebruikt voor het percentage bewoners dat zegt zelf veel overlast te ervaren van dronken mensen op straat. Er wordt hierbij alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 50 respondenten. Veiligheidsmonitor is een enquête die onder bewoners wordt uitgezet. De vragenlijst en methode zijn in 2021 gewijzigd, waardoor voor deze indicator de kwartielgrenzen van 2021 als meetbasis fungeren. De vergelijking tussen de wijken onderling blijft mogelijk.

#### **Bezoekers gerelateerde leefbaarheid: verloedering**

Als indicator voor verloedering wordt 'overlast door vervuiling' genomen. Deze indicator is afkomstig uit het tweejaarlijkse onderzoek Wonen in Amsterdam (WIA) en wordt gemeten door een gemiddeld rapportcijfer dat bewoners geven als antwoord op de vraag: In welke mate ondervindt u overlast van vervuiling? (1= ernstige overlast, 10= geen overlast). Er wordt hierbij alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 20 respondenten.

#### **Bezoekers gerelateerde leefbaarheid: sociale cohesie**

Om de mogelijke vervreemding van bewoners met hun wijk mee te kunnen nemen in het onderzoek is er een indicator voor 'sociale cohesie' opgenomen. Deze is berekend op basis van de volgende stellingen uit de Veiligheidsmonitor:

- De mensen kennen elkaar in deze buurt nauwelijks;
- De mensen gaan in deze buurt op een prettige manier met elkaar om;
- Ik woon in een gezellige buurt, waar veel saamhorigheid is;
- Ik voel me thuis bij de mensen die in deze buurt wonen.

De antwoorden zijn omgezet in rapportcijfers. Sociale cohesie is het gemiddelde van de rapportcijfers van de vier uitspraken (waarde tussen 1 en 10). De Veiligheidsmonitor wordt jaarlijks herhaald en er wordt alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 50 respondenten. De vragenlijst en methode zijn in 2021 gewijzigd, waardoor voor deze indicator de kwartielgrenzen van 2021 als uitgangspunt gelden.

#### **Bezoekers gerelateerde leefbaarheid: diversiteit winkelaanbod**

De mening van bewoners over de diversiteit van het winkelaanbod is relevant omdat dit wat kan zeggen over het ontstaan van een monocultuur, waarbij het aandeel winkels gericht op toeristen toeneemt ten koste van winkels gericht op bewoners. Als indicator wordt het gemiddeld rapportcijfer genomen dat bewoners geven als antwoord op de vraag: Wat vindt u van het aanbod van winkels voor dagelijkse boodschappen in uw buurt? (1=ruim onvoldoende, 10= ruim voldoende). Deze vraag is afkomstig uit het onderzoek Wonen in Amsterdam (WIA), dat iedere twee jaar wordt herhaald. Er wordt hierbij alleen gerapporteerd over gebieden met minstens 20 respondenten.

## Model toeristische draagkracht van wijken

De toeristische draagkracht van wijken wordt bepaald door de combinatie van de totaalscore op toeristische druk en de totaalscore op bezoekers gerelateerde leefbaarheid.

### Kwartielscores

Omdat iedere indicator een andere meeteenheid heeft, is het niet zinvol om absolute scores bij elkaar op te tellen. Om tot een totaalscore te kunnen komen worden voor iedere indicator de 99 wijken op basis van hun score in kwartielen ingedeeld, naar het voorbeeld van een studie van McKinsey (2018) naar 'overcrowding' in toeristische bestemmingen. Daarbij geldt:

- kwartiel 1 staat voor de ca. 25 procent laagste scores;
- kwartiel 4 voor de ca. 25 procent hoogste scores.

Omdat wijken met dezelfde score in hetzelfde kwadrant worden geplaatst kan de kwartielgrens vaak niet precies bij 25, 50 of 75% worden getrokken. Wanneer een score ontbreekt voor een indicator, wordt de wijk bij deze indicator in kwartiel 2,5 geplaatst, als proxy voor een gemiddelde score.

De totaalscores voor de twee parameters 'toeristische druk' en 'bezoekers gerelateerde leefbaarheid' worden vervolgens voor iedere wijk bepaald door de kwartielscores voor alle geselecteerde indicatoren bij elkaar op te tellen.

### Grafische weergave: positie van wijken in kwadranten voor toeristische draagkracht

Op basis van de twee totaalscores wordt elke wijk vervolgens ingedeeld in één van de kwadranten. Bij deze grafische weergave vormt toeristische druk de horizontale as en bezoekers gerelateerde leefbaarheid wordt op de verticale as weergegeven.

Op het moment dat de toeristische druk in een wijk hoog is en de leefbaarheid ongunstig, staat de toeristische draagkracht van de wijk onder druk (vierde kwadrant). Binnen dit kwadrant zal vervolgens een verdere nuancering plaatsvinden op basis van de combinatie van totaalscores. Een wijk die binnen kwadrant 4 rechts onderin eindigt heeft een andere toeristische draagkracht dan een wijk die binnen kwadrant 4 links bovenin is gepositioneerd.

Ook de wijken in kwadrant 2 zijn vanuit beleid gezien interessant. In deze wijken is de toeristische druk hoog, maar is geen sprake van een ongunstige leefbaarheid. Deze wijken lijken de toeristische druk (vooralsnog) te kunnen dragen. Het is van belang om te weten hoe het kan dat de toeristische druk in deze wijken niet ten koste gaat van de leefbaarheid. Door het onderzoek periodiek te herhalen kan worden gemonitord of de leefbaarheid in deze wijken niet verslechtert.

Aan de linkerkant van het kwadrant is de toeristische druk relatief laag. Hier vinden we wijken met een gunstige leefbaarheid, die als rustige woonwijken kunnen worden getypeerd (kwadrant 1). In kwadrant 3 staan wijken waarin ondanks een lage toeristische druk toch sprake is van een ongunstige leefbaarheid. Hier lijken andere factoren dan de aanwezigheid en het gedrag van bezoekers te zorgen voor een achterblijvende leefbaarheid. De wijken in de kwadranten 1 en 3 zijn in de context van dit onderzoek beleidsmatig minder interessant.

# Literatuur

Bureau BUITEN en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd (2022): 'Ontwikkelperspectief recreatie en toerisme MRA. Op basis van onderzoek naar omvang en draagkracht', Eindrapport maart 2022.

Gemeente Amsterdam (2021): Verordening op toerisme in balans Amsterdam  
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR660686>

McKinsey & Company (2018): Coping with Success Managing overcrowding in Tourism Destinations

O&S (2022a): Verantwoording Veiligheidsindexen 2021.

O&S (2022b): Wonen in de Metropoolregio Amsterdam 2021.

O&S (2023): Monitor Attracties MRA; Stand van zaken eind 2022.

OIS (2019): Coffeeshops, prostitutie en toerisme in het Singel/ Wallengebied.

OIS (2020): 'Onderzoek naar de toeristische draagkracht van wijken. De invloed van toerisme op de leefbaarheid', februari 2020.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019): 'Waardevol toerisme. Onze leefomgeving verdient het', september 2019.

UNWTO (2018): 'Overtourism? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions', September 2018.

Verkeer & Openbare Ruimte (2019): Walkability in Amsterdam; Meer ruimte voor de moeder aller modaliteiten. <https://maps.amsterdam.nl/walkability/?LANG=en>

Verkeer & Openbare Ruimte (2026) o-260072 Notitie Walkability index 2025 t.b.v. Toeristische Draagkrachtmonitor.



# Gemeente Amsterdam



Onderzoek, Informatie en Statistiek

Postbus 658  
1000 AR Amsterdam

[data.amsterdam.nl](http://data.amsterdam.nl)