



X Gemeente
 X Amsterdam
 X

Leidsebuurt, Amsterdam
 Zachte kaart | Huidige situatie
 19 juli 2018

Urban CODES
 Concept+Design+Strategy

Verkenning uitgaansnacht Leidsebuurt

Onderzoek naar uitgaansproblematiek in relatie tot bezoekersstromen en fysieke omgevingskenmerken

Randy Bloeme, Paul van Soomeren.

Met medewerking van Willem van Soomeren

Juli 2018

Randy Bloeme

Rbloeme@dsp-groep.nl

06-31286583

Paul van Soomeren

pvansoomeren@dsp-groep.nl

06-22931379

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Verkenning van de uitgaansnacht	5
1.2	Leeswijzer	5
2	Het uitgaansgebied Leidsebuurt	6
2.1	Functie van het gebied	6
2.2	Bezoekers	8
2.3	Bezoekersstromen	8
3	Nachtelijke problematiek	10
3.1	Overlast	10
4	Rol van de fysieke context	14
4.1	Logistieke aan-/afvoer	14
4.2	Verwijzingen en voorzieningen	17
5	Huidige samenwerking en betrokkenheid actoren	18
5.1	Integrale aanpak	18
6	Verbetervoorstellen	20
6.1	De fysieke basis – rust en eenduidigheid	20
6.2	Uitstraling: een schoon uitgaansgebied	26
6.3	Faciliteren prettig uitgaan	27
6.4	Monitoring	29
6.5	Samenhangende aanpak	29
Bijlagen		
	Bijlage 1 Problemenkaart	31
	Bijlage 2 Samenvatting verbetervoorstellen	32

1

Inleiding

In navolging op de pilot 'Gastvrij en veilig Thorbecke- en Rembrandtplein' gaat de gemeente Amsterdam ook in de Leidsebuurt aan de slag met een doorontwikkeling van de integrale veiligheidsaanpak. Weliswaar in een kleinere vorm, maar wel met dezelfde uitgangspunten waarin gastvrijheid en positieve gedragsbeïnvloeding belangrijke pijlers zijn om aan veilig uitgaan te werken.

Tijdens de pilot op het Rembrandtplein voerde DSP-groep in de periode van mei tot juli 2016 een verkennend onderzoek uit naar bezoekersstromen en het functioneren van de festivalaanpak in het uitgaansgebied Rembrandt- en Thorbeckeplein. Opdrachtgever hiervoor was Pieter Walinga namens Openbare Orde en Veiligheid. In navolging hierop is DSP-groep door Odette Nollen, projectleider voor veilig uitgaan in de Leidsebuurt, gevraagd een vergelijkbaar verkennend onderzoek uit te voeren in het uitgaansgebied Leidsebuurt.

In het eerdere Rembrandtplein onderzoek kwam reeds aan bod hoe beide pleinen met elkaar verbonden zijn. Er is met name veel voetgangersverkeer tussen beide uitgaansgebieden. Iets wat we ook in dit onderzoek weer tegenkwamen. Deze samenhang tussen beide gebieden is een belangrijke pijler in het huidige onderzoek, zowel om te leren van lessen die op het Rembrandtplein zijn opgedaan, als ook om het effect van diverse maatregelen te vergroten door ze op een grotere schaal toe te passen (beide pleinen en eventueel daartussen en in andere gebieden in het centrum).

Belevingsonderzoek door Muzus

Gelijktijdig met ons onderzoek voerde [Muzus](#) een belevingsonderzoek uit onder bezoekers van het uitgaansgebied Leidsebuurt. Muzus heeft onder andere een schouw met belanghebbenden georganiseerd waar veel informatie, bijvoorbeeld vanuit bewoners, is opgehaald. Vanuit de opdrachtgever is gevraagd om beide onderzoeken op elkaar te laten aansluiten en tijdens het onderzoek is er geregeld samengewerkt. In de resultaten van ons onderzoek zullen we daarom ook geregeld bevindingen van Muzus delen en als onderbouwing van eigen observaties en verbetervoorstellen gebruiken.

Dank gaat uit naar Muzus voor de fijne samenwerking en de zeer informatieve schouw die Muzus organiseerde met alle betrokken actoren. Tijdens deze schouw hebben wij ook veel informatie voor dit onderzoek kunnen ophalen.

Kaarten door Urban Codes

De verzamelde informatie tijdens ons en het door Muzus uitgevoerde onderzoek zijn door Urban Codes ingetekend in diverse kaarten van de Leidsebuurt. Deze kaarten komen ook regelmatig terug in dit rapport, omdat we hiermee in staat zijn een snelle vertaalslag te maken van problematiek en oplossingen naar locatieniveau.

Dank gaat ook uit naar Urban Codes voor de prikkelende kaarten en het meedenken en analyseren tijdens gezamenlijke sessies met opdrachtgever en Muzus.

1.1 Verkenning van de uitgaansnacht

In het onderzoek is de huidige situatie in de Leidsebuurt tijdens uitgaansnachten op de vrijdag- en zaterdagavond¹ verkend. De focus van het onderzoek lag daarbij op:

- een globaal overzicht van bezoekersstromen;
- de ontwikkeling van probleemgedrag gedurende de uitgaansnacht;
- de rol van logistieke aan-/afvoer, routing/verwijzingen en voorzieningen.

Onderzoeksmethoden

Toegepaste onderzoeksmethoden zijn:

- observaties door onderzoekers DSP-groep, in samenwerking met observanten uit de festival wereld;
- deskresearch (op basis van onderzoeken en beleidstukken; aangeleverd door opdrachtgever);
- brainstorm met onderzoekers en observatoren;
- interviews met projectleiders Aanpak Fietsparkeeroverlast en Taxioverlast.

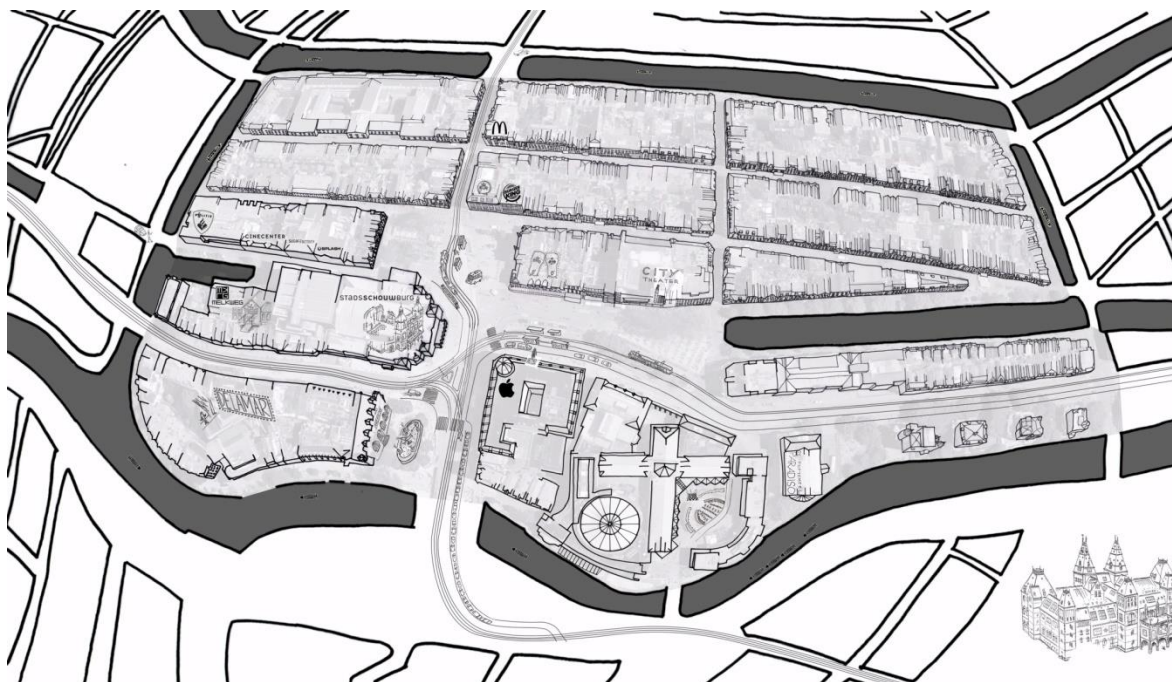
1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 starten we met een beschrijving van het uitgaansgebied Leidsebuurt aan de hand van haar functies, bezoekers en bezoekersstromen. In hoofdstuk 3 volgt een beknopte uiteenzetting van de uitgaansproblematiek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 uiteengezet welke rol de fysieke context van het gebied speelt in het ontstaan van de uitgaansproblematiek. In hoofdstuk 5 volgt een beschrijving van de huidige aanpak en betrokkenheid van actoren en we gaan in op verbeterpunten die daarin mogelijk zijn. In hoofdstuk 6 eindigen we met de verbetervoorstellen ten behoeve van de huidige integrale aanpak Leidsebuurt.

¹ Bewoners wezen er tijdens het onderzoek op dat overlast zich inmiddels niet meer beperkt tot de weekendnachten, maar ook doordeweeks voor komt. Hoewel we ons hebben beperkt tot de weekendnachten zijn veel verbetervoorstellen ook toepasbaar voor doordeweekse avonden.

2 Het uitgaansgebied Leidsebuurt

Hoe ziet een doorsnee uitgaansnacht in de Leidsebuurt eruit? Voordat we daar op in gaan zetten we eerst de kaders van het onderzoek uit. Onder het uitgaansgebied Leidsebuurt verstaan we de hele directe omgeving, zoals in onderstaande kaart weergegeven.



Onder de uitgaansnacht verstaan we de periode van 23:00 – 06:00 uur. Voor een compleet beeld nemen we echter ook de vroege avond in beschouwing (vanaf 19:00 uur). Voornamelijk omdat in de vroege avond de samenstelling van het publiek al wordt ingezet (bezoekers culturele instellingen en restaurants) en er kansen liggen om te voorkomen dat de avond al wordt gestart met een achterstand. Bijvoorbeeld door verkeerd geparkeerde fietsen, afval of aankomst met een taxi buiten de taxiplekken om.

2.1 Functie van het gebied

Het uitgaansgebied Leidsebuurt is een horecaconcentratiegebied, waar met de Leidsestraat overdag ook een winkelfunctie aanwezig is. Dit horecaconcentratiegebied kenmerkt zich tevens door de aanwezigheid van culturele instellingen, die zeker in de avond een ander type publiek trekken dan de nachtelijke horeca. Tegelijkertijd is er sprake van een belangrijke woonfunctie die zich – in tegenstelling tot het Rembrandtplein – niet alleen tot de randen beperkt, maar die door het hele gebied aanwezig is. Met name vanaf de eerste etage. Op straat is deze woonfunctie echter beperkt zichtbaar.

Op het eerste gezicht is de openbare ruimte ten opzichte van bijvoorbeeld het Rembrandtplein meer een verkeersruimte (voetgangers, fietsers, OV, auto en taxi) en heeft het minder nadrukkelijk een verblijfsfunctie. Hoewel het Leidseplein zelf een plein is, bestaat de hele Leidsebuurt vooral uit (soms smalle) straten. Er zijn

weinig verblijfplekken. Slechts enkele bankjes op het plein, maar geen zitgelegenheid en grasveld zoals op het Rembrandtplein. Desondanks blijkt uit observaties dat de openbare ruimte 's nachts weldegelijk een belangrijke verblijfsfunctie krijgt. Jongeren (met name scholieren) verblijven bijvoorbeeld vrijwel de hele nacht op straat. Ze mogen vaak nog niet naar binnen in de horecagelegenheden en hangen daarom rond op straat, waar ook genoeg gebeurt. Verder zitten terrassen vaak erg dicht tegen de straat aan. Op plekken met terrassen aan weerszijden van de straat wordt de openbare ruimte ook al snel een verblijfsplek. Daarnaast wordt veel gebruik gemaakt van allerlei obstakels in de openbare ruimte om op te zitten. Bezoeker creëren hiermee hun eigen zitgelegenheden, waar dus een duidelijk behoefte aan bestaat.

'Het hele gebied is aan'

Door de horecadichtheid en de verblijfsfunctie die de openbare ruimte 's nachts krijgt is het hele gebied 'aan'. Bewoners wijzen daarbij ook op de drukte overdag. Eigenlijk is het gebied constant, 24 uur per dag 'aan'. Onderstaande kaart maakt dit goed zichtbaar, met een weergave van de nachtfuncties in het gebied anders dan wonen.



Figuur 1 Nachtfuncties anders dan wonen. Groen: uitgaan en toerisme, oranje: horeca en fastfood, roze: parkeren, rood: winkel

Gezien de dichtheid van nachtelijke functies en het verblijfsgedrag in de openbare ruimte zijn conflicten met de (nauwelijks zichtbare) woonfunctie onvermijdelijk in de bestaande situatie. Dat betekent echter niet dat er niet

nog heel veel winst te behalen is. Er zijn weldegelijk veel aanknopingspunten om overlast in het gebied te verminderen. Hier gaan we in de volgende hoofdstukken verder op in.

2.2 Bezoekers

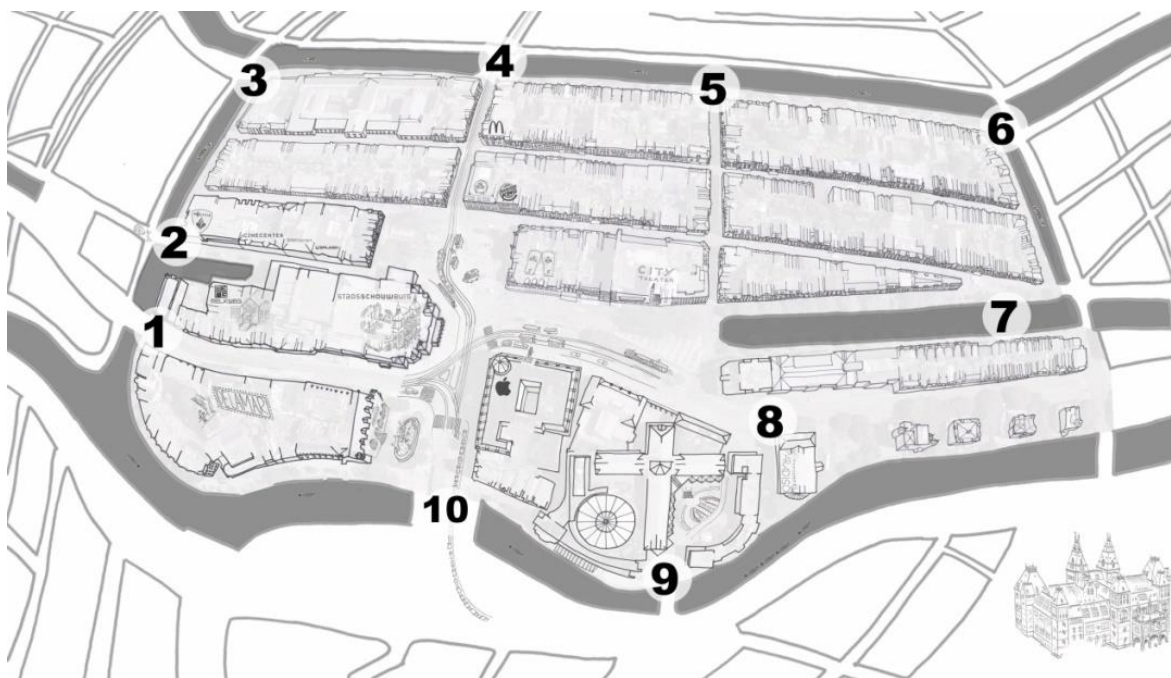
Een uitgebreider onderzoek naar het uitgaanspubliek is gelijktijdig met dit onderzoek gedaan door onderzoeksbureau Muzus. Daar zijn zeer waardevolle bezoekersprofielen uitgekomen en een bezoekersjourney die vele aanknopingspunten laat zien voor het verminderen van overlast. Op de samenstelling en typering van het uitgaanspubliek gaan wij in dit onderzoek niet verder in.

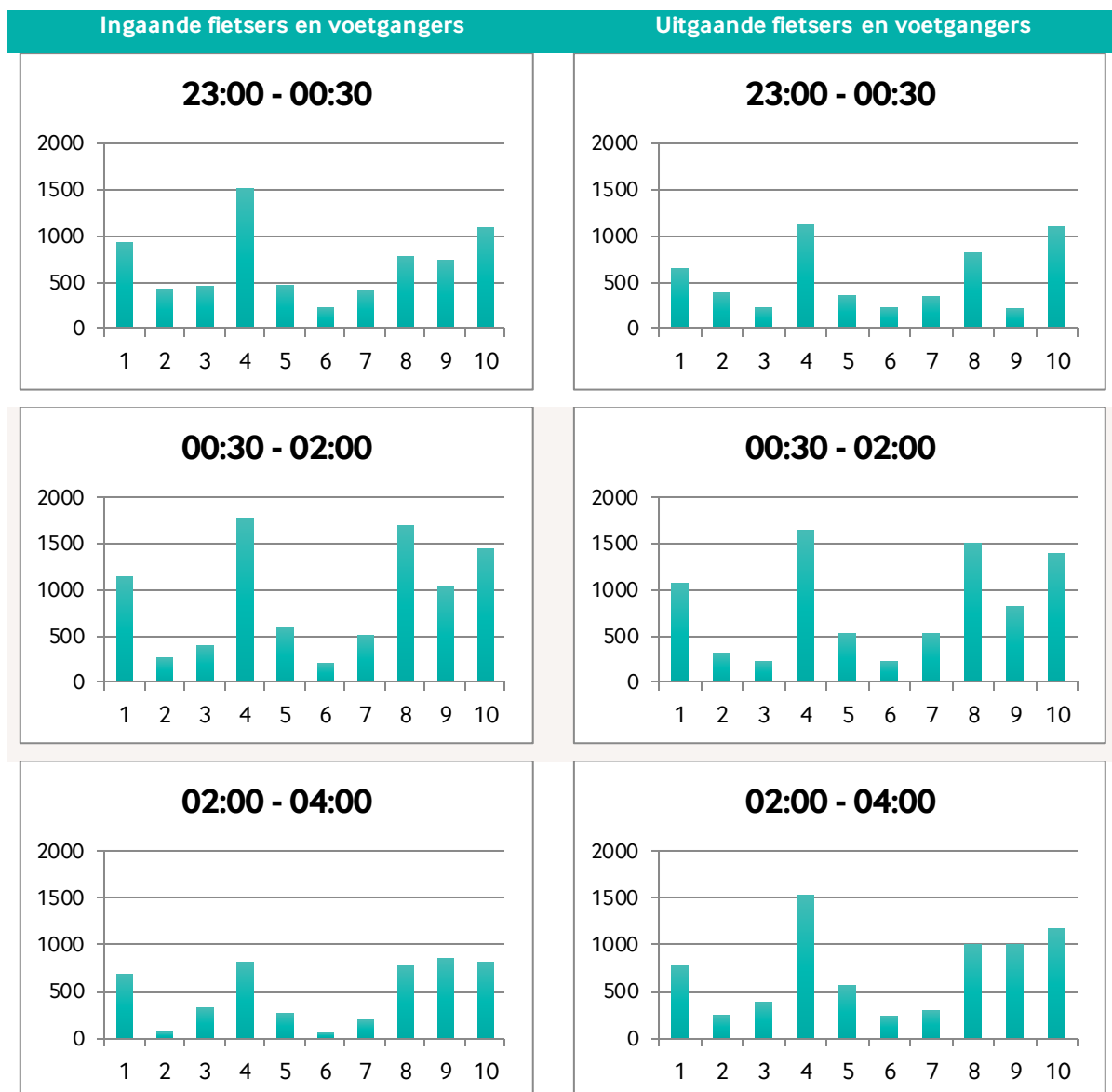
Beleving bezoekers

Belangrijk om te vermelden in relatie tot de problematiek van bezoekers is dat de Leidsebuurt te maken heeft met het beeld dat veel (buitenlandse) bezoekers hebben van Amsterdam ('alles kan'). Dit is een probleem dat het onderhavige onderzoek overstijgt. Tegelijkertijd worden er door de gemeente Amsterdam op een hoger schaalniveau al maatregelen getroffen door bijvoorbeeld de respect & enjoy campagne. Een belangrijk aspect dat we hier al willen noemen is dat het uitgaansgebied Leidsebuurt ook een aantrekkingskracht heeft op lokaal Amsterdams publiek. Een aantrekkingskracht die mogelijk een tijd minder was, maar duidelijk nog een aanknopingspunt is om opnieuw te versterken in de profilering van het uitgaansgebied.

2.3 Bezoekersstromen

Om een globaal overzicht te krijgen van de bezoekersstromen in en uit het gebied, zijn bij aankomst en uitgaan van het gebied fietsers en voetgangers geteld op tien vaste punten.





Uit de tellingen van fiets- en voetgangersverkeer valt op dat een aantal wegen duidelijk meer gebruikt worden dan anderen, zowel voor in- als uitgaande bezoekers. De meest gebruikte toegangswegen zijn:

- ④ Leidsestraat
- ④ Leidsekade/Max Euweplein
- ④ Leidsekade/Stadhouderskade
- ④ Weteringschans
- ④ Marnixstraat

Deze straten zijn ook in de wijdere omgeving - en in verbinding met bijvoorbeeld het Rembrandtplein en het Wallengebied - belangrijke in- en uitvalswegen voor diverse verkeersfuncties. Met name de Leidsestraat springt er daarin uit als verbindingroute voor voetgangers. Deze tellingen geven goede input om bezoekersstromen en voorzieningen voor taxi's, ov en fiets goed op elkaar af te stemmen, maar ook bijvoorbeeld voor de inzet van politie, handhaving en hosts. Bij de verbetervoorstellen gaan we hier verder op in.

3 Nachtelijke problematiek

Tijdens onder andere de schouw, eigen observaties en de ambassadeursbijeenkomst hebben we een goed beeld gekregen van de problematiek in het gebied. Hoewel bewoners ook wijzen op de problematiek overdag, ligt de focus van dit onderzoek op de nachtelijke problematiek. Waar mogelijk proberen we in de verbetervoorstellen wel de link te leggen met de dag-situatie. Bijvoorbeeld op het gebied van een zichtbare woonfunctie en afval, waar processen overdag van invloed zijn op de vervuiling 's nachts.

We zullen hieronder een korte beschrijving geven van de problematiek die wij hebben aangetroffen. Daarna volgt er een diepgaande analyse van de rol die de fysieke (maar aan de zijlijn ook de sociale) context van het gebied speelt in het ontstaan van de problematiek.

Geweld en overlast

In de gemeentelijke monitors wordt een onderscheid gemaakt tussen overlast en geweld in de beschrijving van nachtelijke problematiek. We richten ons in dit onderzoek voornamelijk op overlast. Zwaardere openbare orde en veiligheid problematiek heeft een andere onderzoeksbenadering nodig. Tijdens ons onderzoek zijn we geen concrete aanleidingen tegengekomen om diepgaand onderzoek te doen naar zwaardere incidenten. Hoewel ze (regelmatig) voorkomen is er geen onhoudbare situatie in de Leidsebuurt. We gaan in dit onderzoek daarom vooral uit van de ervaring en wetenschap dat veel nachtelijke problematiek in uitgaansgebieden een gevolg is van escalatie. Veel probleemgedrag begint met kleine incidenten en overlast. Onder invloed van alcohol en andere middelen, maar ook door de hoeveelheid aan stimuli (drukke, lawaai, temperatuur, etc.), escaleren situaties veel sneller.² Vanuit preventief oogpunt richten we ons hier op het voorkomen/verminderen van kleinere incidenten en overlast, om escalatie te beperken.

3.1 Overlast

Overlast in uitgaansgebied Leidsebuurt is grofweg te verdelen in geluidsoverlast en vervuiling. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van beide categorieën. Door Urban Codes is de beschreven problematiek op een kaart van het gebied weergegeven, zodat de overlast op locatieniveau zichtbaar is (bijlage 1). Een grote versie van deze kaart is in bezit van de opdrachtgever zelf.

3.1.1 Geluidsoverlast

Geluidsoverlast komt uit de gemeentelijke monitor naar voren als belangrijkste bron van ergernis. Het overgrote deel is terug te leiden naar bezoekers die lawaai maken (schreeuwen, lachen, etc.). Tijdens observaties en gesprekken met bewoners wordt dit beeld bevestigd. De geluidsoverlast heeft diverse oorzaken. De belangrijkste bronnen van geluidsoverlast zijn:

- 🌀 Georganiseerde en ongeorganiseerde kroegentochten

² Zie voor meer informatie over het ontstaan van uitgaansproblematiek: <https://www.dsp-groep.nl/projecten/beinvloeding-probleemgedrag-uitgaansgebieden/>

- ⦿ Taxi's
- ⦿ Opendeuren
- ⦿ Rokers
- ⦿ Huisgaande/ronddwalende bezoekers

Georganiseerde en ongeorganiseerde kroegentochten

De georganiseerde kroegentochten verlopen relatief goed en netjes. De ongecontroleerde overlast komt met name van ongeorganiseerde groepen op straat, al dan niet druk met een eigen kroegentocht. Dit zijn de vriendengroepen en bijvoorbeeld vrijgezellenfeesten die door het gebied trekken. Ook de georganiseerde kroegentochten veroorzaken deze overlast bij het verzamelen op straat en het in- en uitgaan van de kroegen. Een bijna logisch gevolg van het samenkomen van een grote groep mensen met als doel om veel te gaan drinken. Met de aanwezige woonfuncties in het gebied bereikt het geluid van deze groepen al snel de huizen.

Opendeuren

Hoewel veel horecagelegenheden maatregelen hebben genomen om geluidsoverlast tegen te gaan (bijvoorbeeld met sluisdeuren) zijn er pieken in het geluidsniveau bij open- en dichtgaande deuren. Regelmatig ook wanneer tijdens een kroegentocht grote groepen tegelijk het pand in- of uitgaan. Deuren gaan dan langere tijd open. Belangrijk om te noemen is dat onder andere bewoners erop wijzen dat het hier voornamelijk om een aantal hardnekkige horecagelegenheden gaat en dat veel andere ondernemers het (relatief) goed doen met het tegengaan van deze vorm van geluidsoverlast.

Rokers

Bij vrijwel alle horecagelegenheden kan alleen voor de deur op straat worden gerookt. Om deze reden staan er gedurende de hele uitgaansnacht constant bezoekers op straat voor de horecagelegenheden met vaak daarboven een woonfunctie.

Huisgaande/ronddwalende bezoekers

Huisgaande, maar ook ronddwalende bezoekers die het gebied vaak niet kennen, veroorzaken overlast als ze in bewonersgebieden rondlopen. Vaak praten ze luid en gaat het zoeken van hun fietsen met het nodige geluid gepaard. Door de grote hoeveelheid bezoekers in dit horecaconcentratiegebied (met woonfunctie) ligt er een constante (geluids)druk op het gebied. Opvallend is dat deze vorm van overlast ook voorkomt in delen van straten waar geen horeca meer aanwezig is en die ook geen doorgaande verkeersroute zijn voor huisgaand publiek.

Taxi's

De nieuwe TTO-plek geeft weliswaar nauwelijks overlast meer, maar het is niet in staat de vraag naar taxi's op andere plekken in het gebied weg te nemen. Dit komt enerzijds door de beperkte zichtbaarheid van de TTO-plek. Anderzijds is er een behoorlijke vraag naar beltaxi's (met name Uber) en weten klanten en taxi's elkaar overal en nergens aan de randen van het gebied te vinden. Taxi's gaan er langzaam rijden en toeteren in de hoop klanten op te pikken, of wanneer ze door dit gedrag van collega's in een file in bewonersgebied komen te

staan. Op de Leidsegracht is dit inmiddels een algemeen bekend probleem. Aangezien er op dit moment niets gefaciliteerd wordt voor beltaxi's (en hun gebruikers) blijven klanten en taxi's elkaar vinden op deze plekken.

3.1.2 Vervuiling

Vervuiling is een grote bron van ergernis voor bewoners, maar ook voor politie, hosts, gemeente en bezoekers. Het etaleert een verkeerde sociale norm en vergroot daardoor de kans op het overschrijden van andere sociale gedragsnormen. Vervuiling in het uitgaansgebied komt in drie vormen voor:

- 🕒 Zwerfafval
- 🕒 Bedrijfsafval
- 🕒 Wildplassen (en andere uitwerpselen)

Zwerfafval

Hoe later in de uitgaansnacht, hoe hoger de vervuilingsgraad door zwerfafval, grotendeels fastfoodverpakkingen. De Leidsestraat met vele fastfoodgelegenheden is hierin een hotspot. Hoewel ondernemers meedoen aan het Aanvalsplan Schoon en veelal extra bakken buiten hebben staan, eindigt veel afval op straat. Dit is deels gedrag van bezoekers die afval rustig op straat gooien, maar het wordt ook veroorzaakt doordat ondernemers deze bakken niet legen en hun stoep gedurende de nacht niet schoon houden (25 meter regel). Verpakkingen van het eten en drinken dat ondernemers 's nachts verkopen eindigen veelvuldig op straat. Aangezien de gemeentelijke reinigingsprocessen pas in de ochtend weer starten, wordt het schoonmaken op dit moment niet bijgehouden in de nacht. Zwerfafval stapelt zich hierdoor langzaam op door het hele gebied.

Bedrijfsafval

In het gebied gelden venstertijden voor het aanbieden van bedrijfsafval. Tussen 06:00 – 09:00 uur mogen bedrijven hun afval op straat aanbieden. Veel horecagelegenheden die eind avond/begin nacht sluiten hebben in de ochtend geen personeel in de zaak en zetten het afval daarom al eerder op straat. Handhaving hierop is op dit moment beperkt. Bedrijfsafval op straat geeft een verloederd en onrustig beeld en versterkt tegelijkertijd de hoeveelheid zwerfafval op straat. Zakken gaan bijvoorbeeld kapot door bezoekers die er tegenaan schoppen of meeuwen die eraan zitten. Afval uit zakken eindigt hierdoor als zwerfafval op straat. Ondernemers geven zelf aan dat vooral kleinere ondernemers die 's avonds laat sluiten de volgende ochtend nog geen personeel in de zaak hebben. Hierbij geldt overigens dat dit een verantwoordelijkheid is van de ondernemers zelf.

Wildplassen (en andere uitwerpselen)

Door het hele gebied is overlast door wildplassen en andere uitwerpselen (poep en kots). Portieken van bewoners worden daarbij niet gespaard. Wildplassen heeft een zwaar negatief effect op de overlastbeleving van bewoners, ondernemers en andere bezoekers.

Opvallend is dat wildplassen enerzijds vaak aansluit bij huisgaande en ronddwalende bezoekers en dus ook veel voorkomt in delen van straten waar geen horeca meer aanwezig is, en die ook geen doorgaande verkeersroute

zijn voor huisgaand publiek. Anderzijds gebeurt wildplassen veelvuldig door (rokende) bezoekers van horecagelegenheden die buiten op straat plassen in plaats van binnen in de horeca. WC-voorzieningen in de openbare ruimte zijn beperkt aanwezig en veelal beperkt zichtbaar, maar ook in de horeca zelf zijn de aantallen wc's en de bereikbaarheid in een drukke kroeg ontoereikend om de eigen klanten naar de wc te laten gaan.

4 Rol van de fysieke context

Centraal in dit onderzoek staat de rol van de fysieke context in de beschreven problematiek. We onderscheiden hierin de logistieke aan-/afvoer, verwijzingen en voorzieningen.

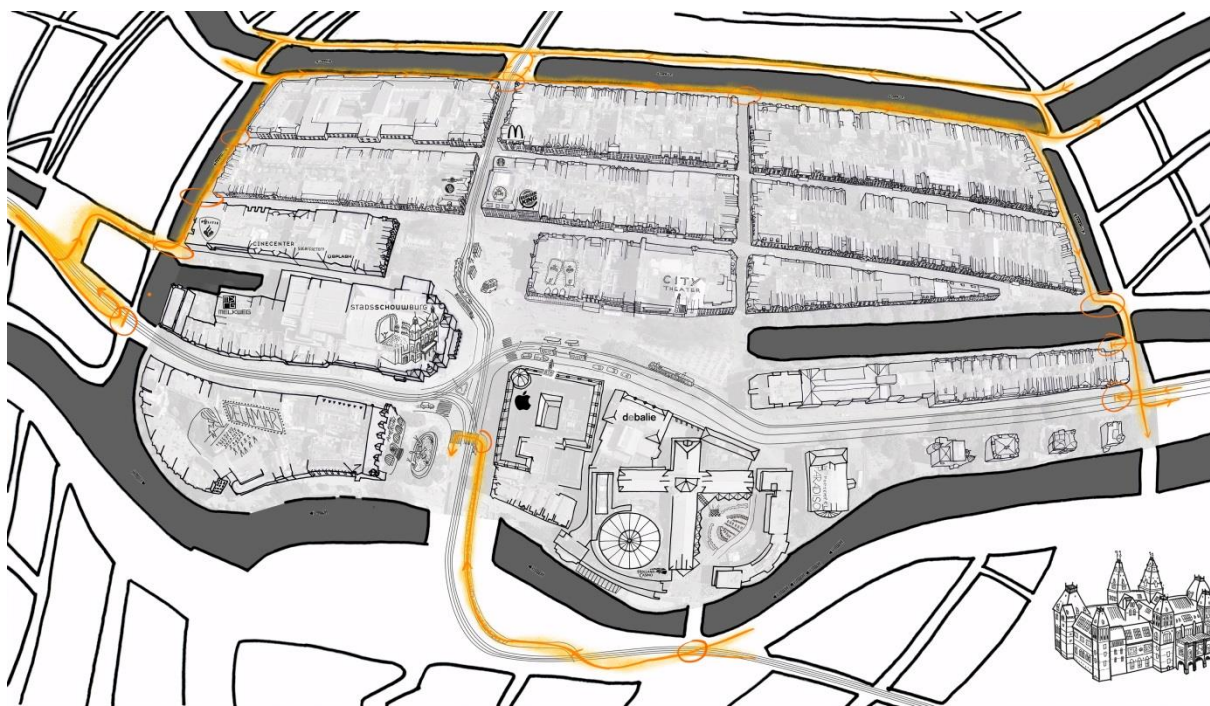
4.1 Logistieke aan-/afvoer

Een goede logistieke aan-/afvoer is een belangrijke basis voor een goed functionerend uitgaansgebied. Het brengt rust en structuur en biedt mogelijkheden om te sturen waar bezoekers het gebied binnenkomen en verlaten. De huidige logistieke aan-/afvoer van het gebied is beperkt geregeld en veroorzaakt veel chaos, met name aan de randen van het uitgaansgebied waar vooral woningen zijn. Hier gaan we per logistiek onderdeel verder op in. We onderscheiden taxi, (nachtelijk) OV, fietsverkeer en voetgangers.

4.1.1 Taxi

In de categorie taxi maken we onderscheid tussen Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) die gebruik maken van de nieuwe standplaats en beltaxi's (Uber, snorders, maar ook ouders (Kiss en Ride), hoewel opgemerkt dient te worden dat ook TTO-taxi's gedurende de nacht als Uber actief zijn.

In de huidige situatie waarin beperkt wordt gefaciliteerd in goede taxiplekken kan de taxi overal in het gebied naar de bezoeker toe komen. De TTO-plek is bedoeld om bezoekers naar de taxi toe te halen, maar met name door ontbrekende verwijzingen en – mede daardoor – de beperkte zichtbaarheid, wordt deze plek in beperkte mate gevonden door bezoekers. Er blijft hierdoor veel vraag naar taxi's aan de andere randen van het gebied. Taxi's spelen hier op in door rondjes te rijden en langzaam te rijden bij kruispunten in de hoop op 'toevallige' klanten. Daarnaast worden bezoekers ongestructureerd afgezet aan deze randen van het gebied. Ook de TTO faciliteert hier niet in. Dit zorgt voor chaotische situaties en opstoppen waarbij flink wordt getoeterd. Met name op de Leidsegracht en Prinsengracht is dit inmiddels bekende problematiek. Bovenstaande wordt verder versterkt doordat gebruikers van Uber willekeurige ophaallocaties in hun app krijgen aan de randen van het gebied. Dit gebeurt op basis van de locatie van de bezoeker, niet op basis van geschikte in-/uitstapplaatsen.



Figuur 2 Taxi activiteit aan de randen van het gebied (Urban Codes)

Op bovenstaande kaart is het bredere overlastgebied van taxi's met oranje cirkels weergegeven. De oranje lijnen laten zien waar activiteit van taxi's is. Hierin valt direct op dat deze activiteit overal langs de randen van het gebied aanwezig is. Een beter ingericht taxisysteem voor het uitgaansgebied Leidsebuurt is nodig om deze overlast te verminderen. Een beter uitgangspunt daarbij is om de bezoeker naar de taxi te brengen op gewenste plekken, in plaats van de taxi naar de bezoeker. Hier gaan we bij de verbetervoorstellen verder op in.

4.1.2 (Nachtelijk) OV

Ten opzichte van taxi's en andere vervoersvormen heeft het OV een groot capaciteitsvoordeel. In één rijbeweging kunnen veel meer bezoekers met minder overlast worden vervoerd. Het OV in dit gebied wordt 's nachts echter nog niet goed benut en ingezet. Vanaf 00:30 stopt de tram vanaf het Leidseplein en gaat de nachtbus rijden. Uit het onderzoek van Muzus komt naar voren dat de nachtbus geen populair vervoersmiddel is. Zodra bezoekers met een aantal personen samen zijn wordt het al snel goedkoper om een taxi te nemen. Daarnaast is de halte voor de nachtbus beperkt zichtbaar. Beide constatering zijn belangrijke aanknopingspunten voor de verbetervoorstellen verderop in dit rapport.

4.1.3 Fietzers en scooters

Fietzers en scooters zijn een moeilijk te sturen gebruikersgroep in Amsterdam. Voor het uitgaansgebied Leidsebuurt geldt dat beide groepen grotendeels bezoekers zijn die goed bekend zijn met de omgeving. Fietzers proberen met hun fiets zo dicht mogelijk bij de eindbestemming te komen en weten vaak de beste route en (onofficiële) stallingsplekken naar en bij deze eindbestemming. Scooterrijders letten iets meer op de

veiligheid van de plek waar ze parkeren. Daarnaast wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd op fietsparkeren door bewoners, waardoor tijdens de uitgaansnacht bezoekers hun fiets bij deze fietsen parkeren.

Sturen en handhaven op parkeren van fietsers en scooters kan echter pas goed zodra voldoende capaciteit beschikbaar is. Dat is op dit moment niet het geval. Op dit moment wordt druk gewerkt aan de bouw van een ondergrondse stalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen en de uitbreiding van de fietsenstalling bij de Melkweg. Op basis van gemeentelijk onderzoek moet er hierna voldoende parkeergelegenheid zijn voor het aantal fietsers en scooters.

Deze ondergrondse stalling dient in 2020 gereed te zijn. In de tijdelijke situatie is er echter een flinke ondercapaciteit van beschikbare stallingsplekken. Fietsen en scooters duiken hierdoor willekeurig in het gebied op en veroorzaken op veel plekken chaotische situaties. Daarnaast is er overlast bij het stallen en ophalen van de fietsen. Door beter te faciliteren op plekken waar minder overlast veroorzaakt kan worden, kan de druk op kwetsbare gebieden voor overlast worden verminderd. Tijdens het onderzoek hebben we al met Paul Rijnders (projectleider Aanpak Fietsparkeeroverlast) hierover gesproken. Er is een inventarisatie gemaakt van potentiële locaties voor tijdelijk parkeren van fietsen en scooters. In de verbetervoorstellen zullen wij hierop aanhaken en aangeven welke locaties het beste passen in samenhang met andere maatregelen.

4.1.4 Voetgangers

Voetgangers is een breed begrip in het uitgaansgebied Leidseplein. Er zijn bezoekers die te voet naar het gebied komen (bijvoorbeeld vanuit het Wallengebied of Rembrandtplein (zie tellingen)), maar ook bezoekers die aan de randen worden afgezet door taxi's of er hun fiets of scooter hebben geparkeerd. Daarnaast lopen eenmaal in het uitgaansgebied de hele avond mensen over straat. Al deze groepen zorgen op verschillende manieren voor overlast.

Een belangrijk onderscheid in deze groepen is het wel of niet bekend zijn met de omgeving. Bezoekers die bekend zijn met de omgeving weten over het algemeen goed hun weg te vinden door het gebied en naar faciliteiten of plekken in de omgeving. De groep bezoekers die onbekend is in het gebied wordt nergens ondersteund met goede informatievoorziening over uitgaansgelegenheden en hun programma, faciliteiten in de buurt (wc, taxi, nachtbus, etc.) en looproutes naar andere uitgaansgebieden, zoals het Rembrandtplein en het Wallengebied. Deze bezoekers komen hierdoor regelmatig onnodig en zonder dat ze het zelf weten en willen in bewonersgebied terecht, waar ze vervolgens overlast veroorzaken met bijvoorbeeld wildplassen en hard praten. Tegenover deze problematiek staat dat dergelijke gebruikersgroepen over het algemeen heel goed te sturen zijn met duidelijke verwijzingen. Aandachtspunt voor deze groep zijn de georganiseerde kroegentochten die op dit moment ook door bewonersgebied gaan. Daar zouden afspraken over gemaakt kunnen worden om minder overlastgevende routes te gebruiken.

4.2 Verwijzingen en voorzieningen

Verwijzingen en voorzieningen ondersteunen de logistieke aan-/afvoer, maar hebben ook breder een belangrijke functies om overlast te verminderen.

Verwijzingen

Zoals in paragraaf 4.1.4. al werd beschreven ontbreken er goede verwijzingen naar voorzieningen in het gebied en locaties elders in de stad, wat resulteert in onnodige overlast van bezoekers die niet goed weten waar zij zich bevinden en hoe zij het beste van A naar B kunnen komen. Goede kansen om bezoekersstromen te sturen worden hier onbenut gelaten.

De resultaten van de tellingen bieden houvast om aan de slag te gaan met verwijzingen in het gebied. Belangrijk gegeven is dat deze tellingen het eerdere beeld van tellingen op het Rembrandtplein ondersteunen, namelijk dat er drukke nachtelijke looproutes zijn door het centrum tussen Rembrandtplein, Leidsebuurt, het Wallengebied en CS. In de aanbevelingen gaan we hier verder op in.

Voorzieningen

Bij de uiteenzetting van de overlast in het uitgaansgebied is inmiddels geregeld aan de orde gekomen dat basisvoorzieningen ontbreken. Te weinig (maar ook volle) afvalbakken versterken het afvalprobleem, te weinig en slecht zichtbare toiletten leiden ertoe dat veel bezoekers overgaan op wildplassen, en slecht zichtbare opstapplekken voor taxi en OV maken dat bezoekers en taxi's elkaar op willekeurige plekken in het gebied vinden. Deze basisvoorzieningen horen bij een gebied met een dergelijke concentratie aan bezoekers en waar de openbare ruimte 's nachts (maar ook overdag) een verblijfsfunctie heeft.

Met name voor afval en wildplassen geldt dat er ook een belangrijke rol is weggelegd voor ondernemers. Zij profiteren van de drukte in het gebied en het zijn hun klanten die ze drank en eten hebben verkocht.

In onze aanbevelingen gaan we verder in op de vraag welke basisvoorzieningen waar zouden moeten komen en welke rol er voor diverse actoren is weggelegd.

5 Huidige samenwerking en betrokkenheid actoren

Een goed functionerende fysieke context is de basis voor een beter functionerend uitgaansgebied met minder overlast en onveiligheid. Een volgende stap is de samenwerking tussen alle betrokken actoren en de communicatie richting bezoekers. Hoewel het niet centraal heeft gestaan in ons onderzoek hebben we deze samenwerking en communicatie in de zijlijn wel meegenomen tijdens observaties en gesprekken. Aangezien we hier ook in de verbetervoorstellen goede aanknopingspunten zien, zetten we dit onderwerp hieronder kort uiteen.

5.1 Integrale aanpak

Op initiatief van de gemeente loopt er al een integrale aanpak vanuit een Keurmerk Veilig Uitgaan. In deze aanpak zijn gemeente, politie, beveiliging (hosts) en de BLZ-Leidseplein vertegenwoordigd. Er is tevens regelmatig contact met vertegenwoordigers van de bewoners. In de basis functioneert deze aanpak goed. Partijen kennen elkaar en zijn betrokken en er is een algemene actielijst voor het uitgaansgebied. Het huidige onderzoek komt daar bijvoorbeeld uit voort. Deze aanpak dient dan ook vooral door te gaan. Terverdere verbetering benoemen wij hier een aantal inhoudelijke punten voor deze aanpak.

5.1.1 Inzet op overlast en onveiligheid

In de Leidsebuurt werken politie, Handhaving en Toezicht en beveiliging (hosts en portiers) samen aan een veilige uitgaansnacht. In vergelijking met het Rembrandtplein leunt de huidige aanpak op het Leidseplein meer op 'harde inzet'. Hosts op het Leidseplein komen bijvoorbeeld uit de veiligheidsbranche. Dit brengt professionaliteit met zich mee, maar ook een andere benadering richting het uitgaanspubliek. Politie is daarnaast ook nadrukkelijker aanwezig en er worden meer zichtbare aanhoudingen gedaan.

Als we kijken naar ontwikkelingen in het veiligheidsveld en daarbij bijvoorbeeld leren van de inzet op evenementen, dan zien we dat de inzet op overlast en onveiligheid steeds meer aan de voorkant wordt ingezet. Gastvrijheid en veelvuldig contact leggen met de bezoekers staan daarin centraal. Hoewel partijen aangeven dat dit ook de insteek is in de Leidsebuurt, zien we daar nog weinig concrete voorbeelden van terug. Er wordt voornamelijk gereageerd op (beginnende) overlast en oov-problematiek. Actief contact leggen met bezoekers gebeurt niet structureel. Met de huidige bezetting is dat overigens ook maar in beperkte mate mogelijk.

In de huidige inzet mist dus een structureel en positief contact met de bezoeker. Dit betekent ook dat we ons ten eerste afvragen hoe het contact tussen portiers en politie/hosts is geregeld als er dronken bezoekers de kroeg worden uitgezet. De ervaring leert dat hier vaak geen nazorg op is, omdat de kroeg bang is gestraft te worden. In de praktijk leidt dit ertoe dat de dronken bezoeker soms laveloos op straat wordt achtergelaten.

5.1.2 Communicatie met bezoekers

De wijze waarop communicatie met bezoekers plaatsvindt heeft veel invloed op de sfeer en relatie tussen veiligheidsprofessionals en bezoekers. Is er sprake van een 'wij tegen zij' of een gastvrije houding waarbij bezoekers de verschillende professionals ook weten te vinden bij problemen?

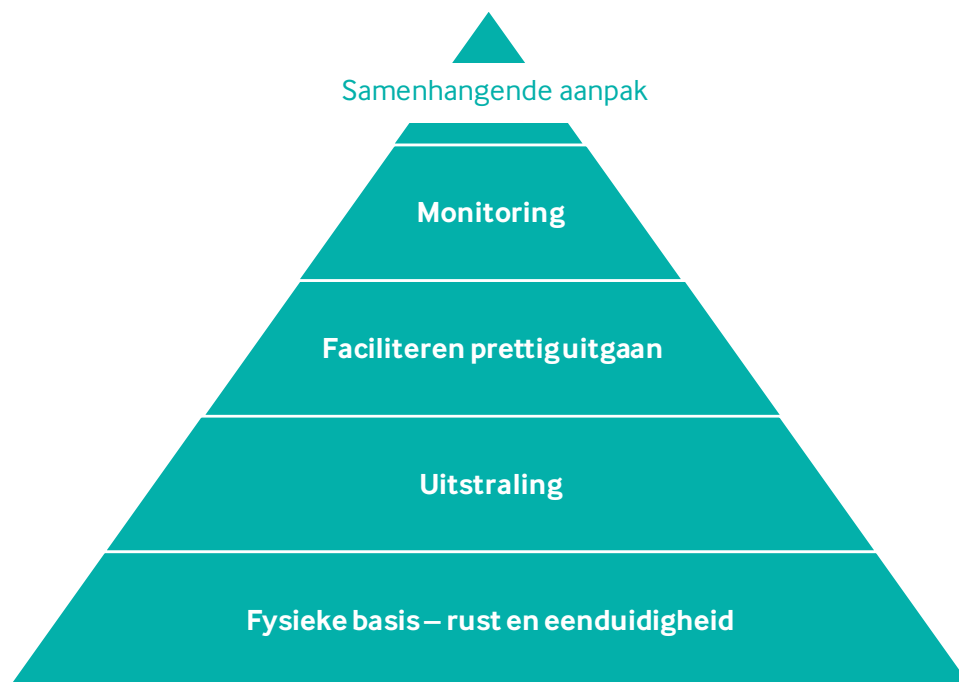
In paragraaf 4.2 beschreven we al dat fysieke communicatiemiddelen voor bezoekers ontbreken. In de vorige paragraaf beschreven we ook dat er een structureel en positief contact met de bezoeker mist. Beiden zijn belangrijke voorwaarden om meer rust te creëren en een sociale norm uit te dragen.

5.1.3 Communicatie met bewoners en ondernemers

Vertegenwoordigers van de bewoners en de BLZ zijn aangesloten bij de integrale aanpak. Beide worden daarnaast goed betrokken bij en geïnformeerd over de resultaten van de lopende onderzoeken. Richting bewoners is het vooral zaak deze communicatie voort te zetten en ze te betrekken bij het uitwerken van maatregelen. Een laatste aandachtspunt is de communicatie met ondernemers. Hierin wijzen we voornamelijk op de verplichtingen die ondernemers hebben. De ondernemers profiteren in dit horecaconcentratiegebied van de grote aantallen bezoekers. De klanten die zij van drank (en eten in het geval van fastfood zaken) voorzien en overladen met harde muziek, felle lichten en hoge temperaturen, veroorzaken buiten bewust en onbewust overlast voor bewoners en andere ondernemers en bezoekers. In de communicatie dient dan ook telkens centraal te staan dat het treffen van maatregelen niet alleen een verantwoordelijkheid is van de gemeente. Overigens staat ook hier de positieve benadering centraal. Veel ondernemers lijken welwillend te zijn. Uitgangspunt moet dan ook zijn om samen met welwillende ondernemers aan verbeteringen te werken.

6 Verbetervoorstellen

In de vorige hoofdstukken hebben we kort de problematiek uiteengezet en de rollen die de fysieke context van het uitgaansgebied en de samenwerking tussen actoren daarin spelen. Deze structuur hanteren we ook in onze verbetervoorstellen. We adviseren een stapsgewijze aanpak waarbij eerst de nadruk ligt op verbeteringen in de fysieke context met als doel: *rust en eenduidigheid creëren*. Vervolgens kan er veel winst worden behaald in de *uitstraling* van het uitgaansgebied, met als doel een *zichtbare sociale norm* te communiceren. Zodra deze twee elementen goed functioneren kan extra winst worden geboekt in het *faciliteren van prettig uitgaan*. In een complex uitgaansgebied als de Leidsebuurt wordt geadviseerd om ingrijpende maatregelen experimenteel in te zetten en te *monitoren* welke veranderingen (en neveneffecten) optreden alvorens een maatregel definitief wordt ingevoerd. Ten slotte wijzen we in deze trapsgewijze aanpak op schaalvoordelen die kunnen worden behaald zodra er overkoepelend wordt *samengewerkt met andere uitgaansgebieden* in het centrum van Amsterdam. Schematisch ziet de structuur van de verbetervoorstellen er als volgt uit.

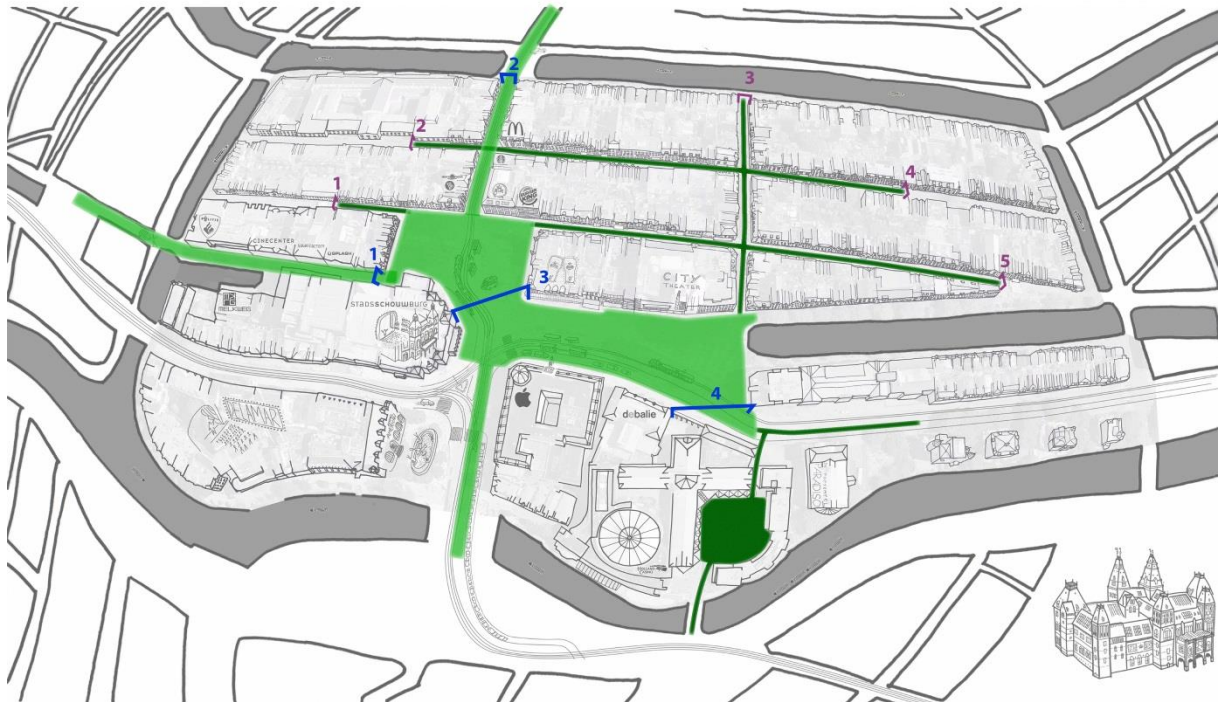


In bijlage 2 staan alle verbetervoorstellen in één overzicht samengevat. Hieronder volgt de uitgebreide uiteenzetting hiervan.

6.1 De fysieke basis – rust en eenduidigheid

Om overlast in het uitgaansgebied Leidseplein te verminderen dienen eerst in de fysieke basis een aantal zaken beter geregeld te worden, en er moeten soms duidelijke keuzes worden gemaakt. Speerpunten hierin zijn het beter zichtbaar maken van de woonfunctie, grenzen tussen wonen en uitgaan en het creëren van hoofd- en subroutes, inclusief in- en uitgangen. Doel hiervan is om structuur te creëren waar verdere maatregelen op aan

kunnen sluiten, en waarmee direct winst kan worden geboekt door veel van de onnodige overlast van (onbekende) bezoekers in bewonersgebied te verminderen. De voorstellen zijn op de onderstaande kaart weergegeven en worden hierna toegelicht.



Legenda: donkergroene gebieden en paarse markeringen = subroutes en grenzen; lichtgroene gebieden en blauwe markeringen = hoofdroutes en hoofd in- en uitgangen.

6.1.1 Hoofd- en subroutes

Een eerste maatregel is het creëren van hoofd- en subroutes door het gebied. Doel hiervan is het concentreren van (doorgaande) bezoekersstromen op de routes waar deze stromen de minste overlast veroorzaken. Hierbij geldt vooral: concentratie op de plekken waar daadwerkelijk horecafuncties zijn en het ontlasten van bewonersgebied. De hoofdroutes zijn in de bovenstaande kaart in lichtgroen ingetekend.

Aanvullend hierop zijn er enkele subroutes te onderscheiden. Straten die wel horecafuncties hebben, maar geen doorgaande verkeersfunctie. De subroutes zijn met donkergroene lijnen weergegeven. Deze routes zijn grotendeels smalle straten met aan weerszijden horecagelegenheden. De openbare ruimte hier krijgt een verblijfsfunctie. Aan deze subroutes zijn tevens veel woningen te vinden. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de overlast op deze straten te beperken. Daar gaan we later, bij het onderdeel 'faciliteren prettig uitgaan' verder op in.

Kenmerken routes

De hoofd- en subroutes hebben beide verschillende kenmerken die aanknopingspunten bieden voor verdere maatregelen in de volgende fases.

De hoofdroutes hebben de volgende kenmerken:

- ③ Ruim opgezet
- ③ Drukke doorgaande looproutes, inclusief in- en uitgaande bezoekers
- ③ Fastfoodzaken, inclusief eten op straat
- ③ Woonfunctie is beperkt

De subroutes hebben de volgende kenmerken:

- ③ Beperkte ruimte, vaak aan weerszijde horeca
- ③ Verblijf op straat: rokers, wachtrijen en rondhangende bezoekers
- ③ Woonfunctie nadrukkelijk aanwezig, maar beperkt zichtbaar

Zichtbaarheid

Het gebruik van de hoofd- en subroutes wordt (in)direct gestimuleerd door maatregelen die hierna worden beschreven, zoals markeringen, toegangen en verwijzingen. Ter aanvulling daarop kan het onderscheid tussen hoofd- en subroutes ook op straat zichtbaar worden gemaakt. Bijvoorbeeld door de hoofdroutes feller uit te lichten, eventueel zelfs met gekleurde verlichting. Op de subroutes is het vooral belangrijk dat duidelijk wordt waar het uitgaansgebied stopt. Hier zijn onder andere duidelijke grenzen nodig, daar gaan we hieronder op in.

6.1.2 Markeringen – grenzen en zones

Het uitgaansgebied Leidseplein kan aanzienlijk worden verkleind door grenzen (zie paarse genummerde markeringen op de kaart) te maken in straten waar de horecafunctie halverwege stopt. Dit zijn de uiteindes van subroutes, waar publiek in het bewonersgedeelte niet wenselijk is. Op de subroutes stellen we grenzen voor die de overgang van uitgaansgebied naar bewonersgebied duidelijk maken. Aandachtspunt daarbij is dat de markering niet de indruk wekt dat in het horecagebied wél alles mag en kan. Het doel van de markeringen is dat bezoekers op die plekken terugkeren naar de hoofdroutes of alleen met een gericht doel doorlopen. Ook portiers van horeca aan deze randen zouden daarin een rol kunnen spelen door bezoekers te verwijzen naar de juiste routes.

Het creëren van grenzen kan grofweg op twee manieren, subtiel of hard. Subtiel grenzen hebben de voorkeur.

Het volgende is mogelijk:

- ③ Subtiel grenzen: kleur, licht, I live here posters
 - Bijvoorbeeld slingers met gekleurde lampjes boven de straten met horecafuncties. Rode lampjes zodra uitgaansgebied stopt, in combinatie met lichtprojecties op de grond die wijzen op de woonfunctie.
 - Bijvoorbeeld de I Live Here posters, waar nu ook in het Wallengebied mee wordt geëxperimenteerd. Wel eerst de resultaten afwachten.
- ③ Harde grenzen: hekken (met beveiliging of hosts)

Op de kaart zijn de grenzen die we voorstellen in het paars weergegeven, het gaat om de volgende grenzen:

- 1 Na café Eijlders (evt. na Suzy Wong)
- 2 Na HotShots
- 3 Kruising Prinsengracht - Leidsekruisstraat
- 4 Na Kings
- 5 Hoek Korte Leidsedwarsstraat - Lijnbaansgracht

Bij een aantal grenzen zijn al markeringen in de buurt aanwezig met paaltjes en witte lijnen. Hier kan eventueel op worden aangesloten. Voor markering 5 is daarnaast een flexibele markering nodig, die later in de nacht verder de straat in gaat richting het Leidseplein.

Hoofd in- en uitgangen

Aanvullend op deze grenzen op de subroutes, stellen we voor om op de hoofdroutes in- en uitgangen van het uitgaansgebied te markeren (in het blauw genummerd weergegeven). Dit kan bijvoorbeeld met toegangspoorten of hekken (zoals op Rembrandtplein) met hosts. Een ontwerp zou samen met betrokken actoren moeten worden uitgewerkt. Uitgangspunt is in ieder geval dat:

- ➊ bezoekers herkennen dat ze een uitgaansgebied binnenkomen of uitgaan;
 - ➋ bij deze in- en uitgangen structureel het eerste en laatste contactmoment plaatsvindt.
- Op een positieve manier kunnen bij voorkeur hosts de boodschap uitdragen: we zijn er voor je om te helpen, maar houden ook een oogje in het zeil of jij je gedraagt.

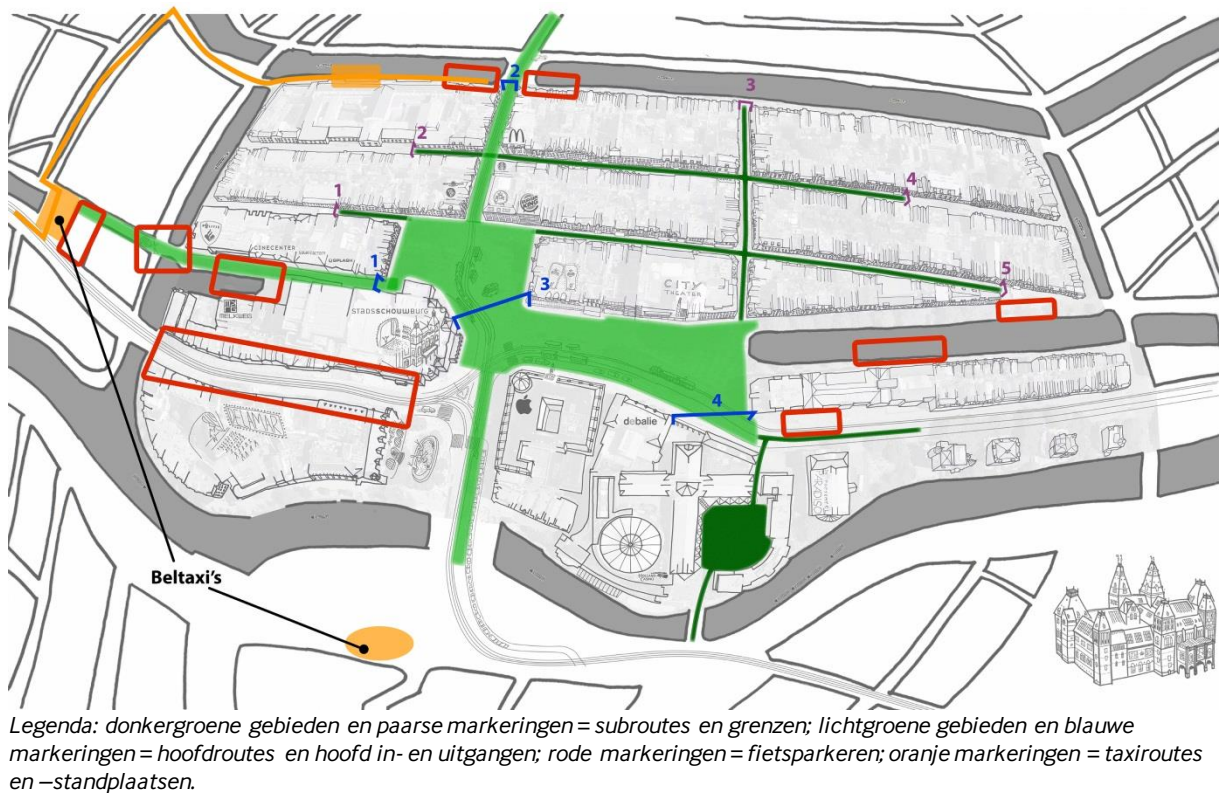
6.1.3 Logistiek: aan- en afvoer en verblijf

Op dit moment is er geen goed functionerend logistiek systeem rondom de aan- en afvoer van bezoekers op de fiets of met een taxi of OV. Dit kan eenvoudig worden verbeterd door aan te sluiten op de voorgestelde indeling met hoofd- en subroutes.

We hebben met Paul Rijnders en Ron van Leeuwaarden gesproken over maatregelen die de programma's Fiets en Taxi in de toekomst al gaan nemen. De lijn van beide programma's sluit goed aan op de integrale aanpak die wij voorstellen. We adviseren dan ook mee te gaan in de plannen van deze programma's. Op detailniveau zijn er nog wel enkele concrete adviezen te geven:

Fiets

In de tijdelijke situatie voordat de nieuwe fietsenstalling wordt opgeleverd is er flinke ondercapaciteit. Paul Rijnders heeft ons een overzicht gegeven van potentiële locaties om tijdelijk capaciteit te creëren. We adviseren voor de locaties te kiezen die aansluiten op de voorgestelde hoofdroutes, zodat bezoekers extra gestimuleerd worden deze routes te gebruiken. Belangrijk is om hierbij direct goede verwijzingen mee te nemen. Goede verwijzingen naar deze plekken zijn nodig. In onderstaande kaart is weergegeven welke potentiële plekken voor fietsparkeren het beste aansluiten op de voorgestelde hoofd- en subroutes en grenzen en toegangen (rode markeringen).



Op de verwijzingen naar deze plekken gaan we later verder in. In het algemeen geldt: maak met (goed verlichte en eventueel digitale) borden zichtbaar waar de fietsparkeerplekken zijn. Eventueel zelfs hoeveel plekken er nog zijn.

Taxi

Vanuit het programma Taxi wordt al langere tijd nagedacht over situationele maatregelen voor het Leidseplein gebied. Op dit moment ligt er een plan klaar om de oranjieroute in bovenstaande afbeelding experimenteel toe te passen en te monitoren.

Dit ontwerp past goed binnen onze voorgestelde maatregelen voor het gebied, onder andere omdat het goed aansluit op de hoofdlooproute Lijnbaansgracht (via Melkweg richting Raamplein) en de Leidsestraat. Concreet adviseren we nog de volgende aanvullingen:

- ③ Taxihosts opstellen vanaf Melkweg richting Raamplein om overlast te verminderen op de route en ter plekke op het Raamplein. Bijvoorbeeld door bezoekers die moeten wachten op een taxi 'even bezig te houden'.
- ③ Goede verwijzingen vanaf het Leidseplein (onder andere hoek Lijnbaansgracht) richting het Raamplein.
- ③ Met Uber in gesprek gaan om twee vaste ophaal- en afleverlocaties voor het gebied in te stellen in de app. Stadhouderskade en het Raamplein hebben daarbij de voorkeur (zie zelfde kaart). Gezien de gevoeligheid rondom het faciliteren van Uber taxi's wordt geadviseerd hier geen zichtbare verwijzingen aan toe te voegen op straat. Gebruikers vinden hun weg via de app, en de hoofdroutes Lijnbaansgracht en Leidseplein-Stadhouderskade zijn hierbij logische looproutes.

Ter aanvulling is de grootste quick win het beter zichtbaar maken van de bestaande TTO-plek.

OV

Meer en beter OV kan een belangrijk middel zijn om de druk op looproutes te verminderen en grote groepen bezoekers sneller van en naar het uitgaansgebied te vervoeren. Beter nachtelijk OV is vooral op een hoger schaalniveau voor het hele centrum te realiseren. Om deze reden gaan we hier in het laatste deel van de verbetervoorstellen 'samenhangende aanpak' verder op in.

Voetgangers

Naast de modaliteiten fiets en taxi onderscheiden we de modaliteit voetganger. De voorstellen om hoofd- en subroutes, zones en grenzen en toegangen te creëren moeten gaan leiden tot betere voetgangersstromen door het gebied. Na eventuele invoering van deze maatregelen adviseren we te monitoren hoe de voetgangersstromen zich gaan ontwikkelen. De tellingen die we eerder deden zijn daarvoor een goede meetmethode.

Informatievoorziening

In samenhang met bovenstaande maatregelen is informatievoorziening een noodzakelijk middel om rust en eenduidigheid in het gebied te creëren. We onderscheiden drie vormen van informatievoorziening: verwijzingen, informatievoorzieningen OV en bezoekersinformatie.

Verwijzingen

We willen voorkomen dat bezoekers onnodig in bewonersgebieden zonder doorgaande verkeersfunctie terecht komen, en stimuleren het gebruik van de hoofdroutes in het gebied. Verwijzingen, fysieke bewegwijzering, is hiervoor een belangrijk middel. Qua ontwerp adviseren we dezelfde vorm van verwijzingen te gebruiken als op het Rembrandtplein. De volgende verwijzingen zijn onder andere nodig in het gebied:

- ③ Leidsestraat, startend vanaf het plein: looproute naar Wallengebied/Nieuwmarkt, CS en Rembrandtplein
- ③ Leidseplein, centraal en op de hoeken: verwijzingen naar taxi, OV en fietsparkeren. algemene plattegrond van het centrum met daarop Leidseplein en ligging ten opzichte van CS, Wallengebied/Nieuwmarkt en Rembrandtplein.
- ③ Max Euweplein, bij de daar voorgestelde ingang: verwijzingen naar taxi, OV en fietsparkeren en looproute naar Wallengebied/Nieuwmarkt, CS en Rembrandtplein

Informatievoorzieningen OV, taxi en fietsparkeren

Om het gebruik van de bestaande nachtbus te stimuleren adviseren we digitale borden met wachttijden en vervoersinformatie. Het liefst aangevuld met een goede wachtplek. Nog beter zijn hiervoor de maatregelen die in het thema 'samenhangende aanpak' verderop in dit rapport worden beschreven.

Hetzelfde geldt voor het zichtbaar maken van de taxiplekken en het fietsparkeren (zoals ook eerder beschreven bij beide onderdelen). Muzus zal hier een stap verder in gaan in hun aanbevelingen. Daarnaast is door de

opdrachtgever aangegeven dat verwijzingen en informatievoorziening mogelijk een apart project wordt met een ander specialistisch bureau.

Bezoekersinformatie

Informatie over horeca in het gebied, wachtrijen en bijzondere activiteiten: een Leidse app kan met name vaste bezoekers helpen prettiger uit te gaan op het plein. Dit is een aanvullende maatregel voor dit onderdeel die interessant is voor een latere fase en dit werken we hier daarom niet verder uit.

6.2 Uitstraling: een schoon uitgaansgebied

Een schoon en goed onderhouden omgeving straalt gastvrijheid uit en kan bijdragen aan het verminderen van overlast. Het is een voorwaarde om een sociale norm te creëren die uitstraalt dat mensen zich netjes gedragen in het gebied.

Tijdens ons eerdere onderzoek voor het Rembrandtplein en lopende werkzaamheden voor het Aanvalsplan Schoon, maatregel Ondernemersparticipatie, deden we recentelijk veel ervaring op met afvalproblematiek in horecaconcentratiegebieden. Zowel overdag als 's avonds/'s nachts. Voor het uitgaansgebied Rembrandtplein loopt al enkele jaren een werkgroep Rembrandtplein Schoon. Het Leidseplein kan heel goed profiteren van de lessen die daar reeds zijn geleerd.

Om de huidige afval- en wildplasproblematiek te verminderen stellen we twee categorieën maatregelen voor: 1) reiniging en inzameling, en 2) voorzieningen.

6.2.1 Reiniging en inzameling

Gemeentelijke reiniging stopt na 22:00uur, bakken stromen over en bedrijfsafval dat in de ochtend pas wordt opgehaald wordt door veel horecabedrijven tijdens de uitgaansnacht al buiten op straat gezet.

- ④ Ondersteun de BIZ in het realiseren van een nachtelijke schoonmaak. Bijvoorbeeld door de inzet van een Gluton (zie voorbeeld Rembrandtplein) en een schoonmaakronde van portieken in de ochtend (zie wederom Rembrandtplein). Bekijk ook wat ondernemers nodig hebben om 's nachts wel de ondernemersbakken op straat te legen en de eigen stoep bij te houden.
- ④ Communiceer regels met betrekking tot het aanbieden van bedrijfsafval nogmaals aan ondernemers en verhoog de inzet van handhaving hier op. Veelal betreft het vaste ondernemers die bekend zijn in het gebied. Daag daarnaast ondernemers uit om zelf met oplossingen te komen voor nachtelijke opslag van bedrijfsafval en daarmee wel aan te bieden in de ochtend.

6.2.2 Voorzieningen

Met voorzieningen richten we ons op zwerfafval en wildplassen. Voldoende afvalbakken en toiletten zijn een noodzakelijke voorwaarde om deze problematiek te verminderen. Tegelijkertijd dient rekening gehouden te worden met het overbodig plaatsen van objecten in de openbare ruimte.

Wat betreft afvalvoorzieningen is de eerste winst te behalen bij het legen van ondernemersbakken. Ondernemers in de Leidsestraat en op het Leidseplein werken mee met het Aanvalsplan Schoon en hebben een adoptie-afvalbak voor de deur staan die zij tijdens openingstijden buiten zetten. Tot 22:00uur wordt deze geleege door de straatconciërge die ook vanuit het aanvalsplan wordt ingezet. Ondernemers geven aan 's nachts geen personeel op straat te willen sturen om de afvalbakken te legen in verband met de veiligheid. Samen met ondernemers dient bekeken te worden wat nodig is om 's nachts ook deze bakken te laten legen door ondernemers zelf.

Toiletten in de openbare ruimte zijn stadsbreed een lastige discussie. Met name vanwege de ruimte die zij innemen en de vaak hoge kosten voor schoonmaak en legen. Op het Rembrandtplein is hier al langere tijd over nagedacht en op 29 juni is de eerste GreenPee in gebruik genomen. Een plantenbak met wc. We adviseren de resultaten hiervan af te wachten en bij succes het concept ook toe te passen in het uitgaansgebied Leidseplein.

6.3 Faciliteren prettig uitgaan

In dit thema staat het contact met de bezoeker centraal, en hier zit de meeste overlap tussen de onderzoeken van Muzus en DSP-groep. In de adviezen binnen dit thema gaan wij voornamelijk in op contact met de bezoeker vanuit veiligheidsoogpunt. Het doel is minder repressief optreden van politie en beveiliging, maar meer gastvrije contactmomenten en 'zachter' ingrijpen bij beginnende opstootjes om escalatie in het gebied te voorkomen. Een ontwikkeling die steeds meer doordringt in het veiligheidsveld, onder andere vanwege het vele onderzoek dat wijst op de risico's van escalatie bij politie-ingrijpen (bij groepen) in uitgaansgebieden en bij evenementen.

In de eerdere verbetervoorstellen is reeds de basis gelegd voor een gastvrije insteek. In aanvulling op duidelijke grenzen en routes dient meer ingezet te worden op een positieve benadering van het uitgaanspubliek. Meer en prettige contactmomenten met het publiek hebben een goede preventieve werking, met name doordat er meer zicht is op spanningen in het publiek en op beginnende opstootjes. Hierdoor kan in een veel eerder stadium worden ingegrepen, zonder dat de sfeer in het gebied daardoor negatief wordt beïnvloed.

We onderscheiden vanuit dit oogpunt drie vormen van contact met de bezoeker, aangevuld met actoren die daar het beste bij passen:

- 1 Gastvrije ontvangst en gastvrij contact in het gebied: hosts en portiers
- 2 Optreden bij overlast (handhaving en hosts)
- 3 Ingrijpen bij openbare orde problematiek (politie)

Meer inzet op de eerste twee vormen dient ervoor te zorgen dat er uiteindelijk minder incidenten voorkomen waarvoor het derde contactmoment nodig is, namelijk inzet van politie voor openbare orde problematiek. We behandelen de drie vormen hieronder uitgebreider. Belangrijk is om te benoemen dat de geadviseerde insteek niet volledig nieuw is, politie en beveiliging passen deze benadering op dit moment ook al toe. Zoals

aangegeven in paragraaf 5.1.1. gebeurt dit echter niet structureel en is de omvang van de huidige inzet beperkt.

6.3.1 Gastvrije ontvangst en gastvrij contact in het gebied: hosts en portiers

Het eerste contactmoment met bezoekers wordt gelegd op het moment dat zij het gebied binnenkomen via een van de hoofdroutes. Daar is een rol weggelegd voor hosts om bezoekers welkom te heten met de boodschap: 'welkom en geniet van je avond. We zijn er om je te helpen, maar houden ook een oogje in het zeil en kijken of iedereen zich netjes gedraagt'.

Vervolgens is er een belangrijk rol weggelegd voor hosts en portiers om ook in het gebied op een positieve manier contact te leggen met het uitgaanspubliek. Dat kan zijn wanneer personen zelf op hosts of portiers afstappen met vragen, maar ook door zelf actief op personen en groepen af te stappen. Vooral wanneer er sprake is van beginnende overlast. De inzet op hoofd- en subroutes verschilt hierbij iets van elkaar:

- ③ Inzet op hoofdroutes:
 - toezicht op loopstromen, bezoekers verwijzen naar voorzieningen en andere locaties in de stad en aandacht voor vervuiling.
- ③ Inzet op subroutes:
 - toezicht op lawaai en chaos bij wachtrijen, rokers en bezoekers die op straat verblijven. Contact leggen bij beginnende overlast.

Ter aanvulling op eerder geadviseerde fysieke maatregelen zou de volgende inzet van hosts minimaal noodzakelijk zijn (ervan uitgaande dat hosts uit veiligheidsoverwegingen altijd in koppels werken):

- ③ Vast koppel per hoofdingang 2, 3 en 4 (zie kaart paragraaf 6.1.3.), liefst ook nr. 1 = 3-4 koppels
- ③ Toezicht op Max Euweplein en Paradiso = 1 koppel
- ③ Toezicht op hoofdroutes = minimaal 1 koppel
- ③ Toezicht op subroutes = minimaal 1 koppel (bij voorkeur 2)
- ③ Ondersteunen taxiplek op Raamplein = 1 koppel

6.3.2 Optreden bij overlast: handhaving en hosts

Onschuldige en beginnende overlast kan vaak worden beperkt met de inzet van hosts. Zodra er echter zichtbare of hoorbare overtredingen zijn op het gebied van geluid (met name door horeca), vervuiling (met name bedrijfsafval en wildplassen), fietsparkeren en taxi's dient er zichtbaar te worden opgetreden.

Het doel van de hiervoor beschreven verbetervoorstellen is om de hoeveelheid incidenten waar handhaving bij nodig is te beperken. In de huidige situatie is de capaciteit van handhaving namelijk beperkt. Na invoering van enkele maatregelen dient te worden bekeken of de huidige capaciteit beter aansluit, of dat uitbreiding nodig is.

6.3.3 Ingrijpen bij openbare orde problematiek: politie

De laatste categorie die overblijft is oov-problematiek. Doel is om de hoeveelheid van deze incidenten te beperken in de twee voorgaande stappen. Mocht er toch sprake zijn van escalatie tot oov-problematiek, dan is

inzet van politie aan de orde. Met de huidige capaciteit die de politie tot haar beschikking heeft is de nadruk op de twee preventieve stappen hiervoor extra belangrijk.

6.4 Monitoring

Het uitgaansgebied Leidsebuurt is een complex gebied vanwege de menging van woon- en horecafuncties en de dag- en nachtfunctie van het gebied. Maatregelen zullen hierdoor altijd neveneffecten met zich meebrengen elders in het gebied of op andere tijdstippen. We adviseren dan ook een lerende aanpak waarbij maatregelen waar mogelijk worden afgestemd met bewoners en ondernemers en vervolgens experimenteel toegepast. Zodra duidelijk is wat de effecten zijn kan worden overgegaan op definitieve invoering. Belangrijk is, zoals bewoners zelf ook vroegen, om vooraf duidelijke doelen te stellen over hoe ver specifieke vormen van overlast minimaal moeten worden teruggedrongen. Tussentijdse observaties, rapportages van hosts, handhavers en politie en feedback van bewoners en ondernemers kunnen helpen om in te schatten hoe uitgaansoverlast zich ontwikkelt na maatregelen. Herhaling van de uitgevoerde tellingen kunnen inzichtelijk maken hoe bezoekersstromen zich ontwikkelen. Samengevat komen we tot de volgende kernpunten voor het onderdeel monitoring:

- ➊ Formuleer samen met betrokken actoren doelstellingen voor het verminderen van specifieke vormen van uitgaansoverlast.
- ➋ Bespreek samen met betrokken actoren hoe de voorgestelde maatregelen concreet kunnen worden toegepast.
- ➌ Monitor de resultaten na invoering van maatregelen aan de hand van observaties, rapportages, tellingen en feedback van betrokken actoren.
- ➍ Stel maatregelen bij en/of voer ze definitief door op basis van eerste resultaten.

6.5 Samenhangende aanpak

De Leidsebuurt is niet een alleenstaand uitgaansgebied in het centrum van Amsterdam. De Leidsebuurt kan worden gezien als een onderdeel van een veel groter uitgaansgebied waaronder ook het Rembrandt- en Thorbeckeplein en het Wallengebied/Nieuwmarkt vallen. Gedurende de uitgaansnacht is er ook veel (loop)verkeer tussen deze gebieden. Op basis van deze constatering zien we nog twee belangrijke ontwikkelthema's voor de Leidsebuurt, namelijk branding en samenwerking op stadsniveau.

6.5.1 Branding

Met de verbetervoorstellen voor de fysieke inrichting van het gebied is al een kleine stap gezet in het markeren en herkenbaar maken van het uitgaansgebied. Een goede branding (zie bijvoorbeeld Rembrandt District) kan aanvullend hierop bijdragen aan een betere uitstraling van het gebied. Richting de bezoeker kan branding gebruikt worden om het gebied (nog) beter te 'vermarkten' en doelgroepen te bereiken. Dit is vanuit economisch oogpunt interessant, maar kan ook bruikbaar zijn om een sociale norm te communiceren.

Branding is echter niet alleen interessant vanuit bezoekersperspectief (naar buiten toe), maar is op dit moment misschien wel het belangrijkste om samenwerking in het gebied te organiseren (naar binnen toe). Het is een

goed middel om een teamspirit te versterken in het gebied en meer betrokkenheid van ondernemers (en bewoners) te krijgen. Het creëert eigenaarschap en vergroot daarmee ook de kans dat overige maatregelen beter functioneren. Bijvoorbeeld op het gebied van (bedrijfs)afval.

Tijdens de ambassadeursbijeenkomst op 4 juli kwamen bewoners en ondernemers zelf al met het voorstel om het Leidseplein te branden als 'Theater Village'. We juichen dit initiatief toe en adviseren bewoners en ondernemers te stimuleren met een eigen voorstel te komen waar partijen achter kunnen gaan staan. Op langere termijn kan het zelfs interessant zijn om gezamenlijk met een manifest richting de politiek te gaan om meer middelen te verkrijgen om deze branding en de bijbehorende maatregelen van de grond te krijgen.

6.5.2 Samenwerking op stadsniveau

Op langere termijn verwachten we dat er nog veel winst kan worden geboekt door de drie uitgaansgebieden beter met elkaar te laten samenwerken. Zo kan er bijvoorbeeld toezicht op nachtelijke looproutes worden ingezet en kan de inzet van hosts, handhavers en politie breder worden georganiseerd met accenten per gebied per avond. Daarnaast kunnen maatregelen als verwijzingen en het creëren van hoofdroutes overkoepelend worden geregeld om nog meer eenduidigheid te creëren. Overlast van rokende bezoekers voor horecagelegenheden komt ten slotte ook in meerdere uitgaansgebieden voor en oplossingen op locatieniveau binnen huidige wet- en regelgeving lijken hiertegen beperkt.

Voor het realiseren van meer en beter nachtelijk OV zien we deze overkoepelende samenwerking zelfs als voorwaarde. Op termijn zou er structureel nachtelijk OV geregeld kunnen worden tussen CS en de uitgaansgebieden in het centrum. Dit zou een duidelijk herkenbare pendeldienst moeten zijn die de hele nacht rijdt tussen een beperkt aantal stoppen, bij voorkeur: Leidseplein, Rembrandtplein, Wallengebied (en/of Nieuwmarkt), CS. Let hierbij op dat de bus geen populair imago heeft en een tram ('s nachts) lawaaig is. Mogelijk biedt een pendelroute naar CS op de Noord/Zuidlijn uitkomst, aangezien de nieuwe halte dichtbij is.

Deze samenwerking in het hele centrum zien we voor de lange termijn en laten we op dit moment verder buiten de scope van het onderzoek.

Bijlage 1 Problemenkaart



Bijlage 2 Samenvatting verbetervoorstellen

Thema	Doel	Maatregel	Extra toelichting
De fysieke basis – rust en eenduidigheid	- Zichtbare overgang horeca-wonen - Druk op bewonersgebied verminderen, onnodige activiteit voorkomen - Logische looproutes op gecentreerde hoofdroutes, met daarop aansluitend logistieke voorzieningen	- Hoofd- en subroutes: zie kaart - Markeringen overgang horeca-wonen op subroutes - Hoofd in- en uitgangen op hoofdroutes - Zones (optioneel) - Tijdelijke fietsvoorzieningen - Implementatie taxiplan + taxihosts en verwijzingen - Meer en beter OV - Informatievoorziening, a. verwijzingen looproutes, b. Zichtbaarheid logistieke voorzieningen, c. Bezoekersinformatie	Ad 2. Op basis van subtiele grenzen (kleur, licht, I live here posters) of harde grenzen (hekken, met evt. beveiliging of host). Voorkeur voor subtiele grenzen. Ad 5. Sluiten aan op plannen programma Fiets (Paul Rijnders) Ad 6. Sluiten aan op plannen programma Taxi (Ron van Leeuwaarden) Ad 8. Quick win: zichtbaarheid bestaande taxiplek en wc-voorzieningen vergroten.
Uitstraling: een schoon uitgaansgebied	- Uitdragen van gewenste sociale norm - Verloederde uitstraling verminderen - Overlast voor bewoners beperken	- Nachtelijke schoonmaak; a. Vegen/prikken, b. Bakken legen - Handhaven op bedrijfsafval - WC voorzieningen	Ad 1. Samenwerking met ondernemers van belang Ad 2. Nachtelijke opslag van afval is aandachtspunt voor ondernemers
Faciliteren prettig uitgaan	- Overlast en escalatie preventief verminderen - Meer gastvrije en positieve contactmomenten met bezoekers	- Gastvrij ontvangst en contact in het gebied door hosts (en portiers) - Optreden bij overlast door handhaving (en waar mogelijk hosts) - Ingrijpen bij oov-problematiek (politie)	Ad 1 Onderscheid inzet op hoofd- en subroutes. Inzet op hoofdroutes: - toezicht op loopstromen, bezoekers verwijzen naar voorzieningen en andere locaties in de stad en aandacht voor vervuiling. Inzet op subroutes: - toezicht op lawaai en chaos bij wachtrijen, rokers en bezoekers die op straat verblijven. Contact leggen bij beginnende overlast.
Monitoring	- Samenwerken en nauwkeurig omgaan met complexiteit van het gebied - Betrokkenheid creëren - Gedragen maatregelen	- Formuleer samen met betrokken actoren doelstellingen voor het verminderen van specifieke vormen van uitgaansoverlast. - Bespreek samen met betrokken actoren hoe de voorgestelde maatregelen concreet kunnen worden toegepast. - Monitor de resultaten na invoering van maatregelen aan de hand van: a. Observaties, b. Rapportages, en c. Tellingen - Stel maatregelen bij en/of voer ze definitief door op basis van eerste resultaten.	Ad 1. In een complexe omgeving als de Leidsebuurt is het belangrijk gezamenlijk vast te stellen wat een acceptabel overlastniveau is.
Samenhangende aanpak	- Effectiviteit van maatregelen vergroten - Leidsebuurt vermarkten ten opzichte van andere uitgaansgebieden - Betrokkenheid bij Leidsebuurt en integrale aanpak vergroten	- Branding, gedragen door bewoners en ondernemers - Nachtelijk OV - Toezicht op nachtelijke looproutes - Eenduidige verwijzingen - Aanpak rokers op straat	Ad 1. Bewoners en ondernemers droegen het voorstel 'Theater Village' aan.

DSP-groep BV
Van Diemenstraat 410
1013 CR Amsterdam
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl
KvK 33176766
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oever in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.



DSP-groep is ISO 9001:2008 (kwaliteitsmanagement) gecertificeerd en aangesloten bij VBO en OOA.