

From: "5.1,2,e"
Sent: Thu, 9 Nov 2023 13:23:00 +0100
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>; "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Cc: "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Subject: RE: voortgangsrapportage bezoekerseconomie lijn verkeersveiligheid en inzet internationaal spoor
Categories: werktijd

Hoi 5.1,2,e

Zou jij de correctie aan 5.1,2,e kunnen doorgeven? Wellicht heeft 5.1,2,e ook nog toevoegingen.

Dank!

Groeten 5.1,2,e

Van: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 8 november 2023 14:18
Aan: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: voortgangsrapportage bezoekerseconomie lijn verkeersveiligheid en inzet internationaal spoor

5.1,2,e

Dank voor de info. Eén kleine opmerking: voor spoor is een aanvraag gedaan voor het derde perron zover ik weet en niet het zuidasdok. Het is nog een discussie om deze twee wel of niet samen te voegen.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,e

Van: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 7 november 2023 14:45
Aan: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
CC: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>; 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>; 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>; 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>; 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: voortgangsrapportage bezoekerseconomie lijn verkeersveiligheid en inzet internationaal spoor

Hi 5.1,2,e

Bij deze. Knip ook hier gerust want toch ook weer uitgebreide context. Kun je hier verder mee?

Inzet verbetering verkeersveiligheid

De Europese Commissie herzielt momenteel de richtlijn over grensoverschrijdende uitwisseling verkeersovertredingen (ook wel de Cross Border Enforcement of Road Traffic Rules, kort CBE-richtlijn). De CBE-richtlijn verplicht EU-lidstaten om elkaar toegang te geven tot bepaalde gegevens uit de nationale kentekenregisters. Zo kunnen lidstaten op basis van een kenteken de naam- en adresgegevens opvragen van overtreeders, waarvan het voertuig is ingeschreven in een andere EU-lidstaat (website RDW). De huidige richtlijn regelt deze uitwisseling voor 8 verkeersovertredingen: te hard rijden, niet dragen van een veiligheidsgordel, niet stoppen voor een rood licht, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, niet dragen van een veiligheidshelm, rijden op een verboden rijstrook en tijdens rijden illegaal gebruik maken van een mobiele telefoon of ander communicatieapparaat.

Doel van de herziening door commissie is 3-ledig:

- Vergroten verkeersveiligheid door uitbreiding toepassingsgebied van de CBE-richtlijn tot andere verkeersovertredingen.
- Stroomlijnen onderzoek naar verkeersovertredingen in het buitenland (d.w.z. vereenvoudiging, digitalisering en verfijning).

- Verbeteren van de bescherming van de grondrechten van kentekenhouders uit een EU-lidstaat, die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat van de EU dan waar ze ingeschreven staan.

De lobby vanuit Amsterdam, samen met Nederland, VNG en G4 sinds april 2022, is gericht om parkeren, het onrechtmatig inrijden van straten en het onrechtmatig inrijden van verkeerszones (Urban Vehicle Access Regulations - UVARs) onder deze richtlijn te laten vallen. In de herziene versie die de commissie heeft gepresenteerd zijn gevaarlijk parkeren en het onrechtmatig inrijden van straten toegevoegd aan de scope van de richtlijn. De commissie heeft UVARs niet meegenomen omdat zij niet direct een relatie zien tussen UVARs en verkeersveiligheid.

In Q3 van 2023 stemt het Europees Parlement over de herziening van de CBE-richtlijn. Het Europees Parlement is echter verdeeld. De Nederlandse EP leden gaan met onze argumenten mee, net als de groene fractie, maar Renew en S&D zijn nog verdeeld. Daarop zijn we vanuit G4 en VNG met Eurocities en Polis een actie gestart om samen met andere Europese steden een signaal af te geven richting het Europees Parlement waarin we vragen om UVARs onder de richtlijn te laten vallen met een brief (zie bijgevoegd). Op 15 en 29 november 2023 vinden de volgende vergaderingen hierover plaats **(NB. Waarschijnlijk is een update nodig tijdens de goedkeuringen rondom de voortgangsrapportage bezoekerseconomie)**

(Dit stukje zou je in een kader kunnen doen)

Belang Amsterdam

Voor Amsterdam is er een groot belang dat UVARs toegevoegd worden aan de richtlijn. Een concreet voorbeeld is onze 7,5t zone. Hieronder een aantal cijfers.

Touringcars:

Gemiddeld 192 unieke touringcars per dag, die gemiddeld samen 322 keer de zone inrijden. Daarvan was 30% met een buitenlands kenteken.

Tijdens een toeristische dag (Pinksteren) loopt het aantal op naar 450 en het percentage buitenlandse kentekens naar 50%.

Vrachtoertuigen:

Gemiddeld 1154 vrachtoertuigen per dag. Ongeveer 5% ervan met een buitenlands kenteken.

Bij elkaar opgeteld is het aantal voertuigen met een toegestane maximummassa boven de 7,5 ton dat per dag in de 7,5t-zone rijdt op een dag buiten het toeristenseizoen een kleine 1500 voertuigen. Minimaal 35% (525 voertuigen per dag) is voorzien van een buitenlands kenteken. Die kunnen dus niet door de kentekencamera's worden herkend. (Cijfers zijn van 2^e kwartaal 2022. Volgens planning wordt ervan af begin 2024 ook op touringcar gehandhaafd in Amsterdam. Dit zal ook met meer blauw op straat gepaard gaan en dus niet met automatische registratie. Een enorme kostenpost en kostbare capaciteit moet hierop worden ingezet).

Daarnaast is er sprake van discriminatie van de Amsterdammers/Nederlanders ten opzichte van bezoekers met een buitenlandse nummerplaat. Daar waar Nederlanders keihard worden beboet, komen buitenlandse weggebruikers weg met verkeersovertredingen. In de praktijk levert dit veel frustraties op.

Inzet snel internationaal spoor

Amsterdam is al jaren pleitbezorger voor verbetering snel internationaal spoor ter bevordering internationale bereikbaarheid en als substitutie voor korte vluchten. Daarnaast werken we samen binnen de regio met de Vervoerregio en de Metropoolregio Amsterdam aan verbetering van de infrastructuur om snel internationaal spoor mogelijk te maken in de regio. Afgelopen jaar is samen met MinlenW, ProRail en VRA een Europese call ingediend ten behoeve van verbetering Zuidasdok voor snel internationaal treinverkeer. Helaas is deze in juni niet toegekend. Momenteel overweegt ProRail om nogmaals dit voorstel in te dienen.

Daarnaast werkt Amsterdam samen met MRA/VRA en ProRail aan een statement op internationaal spoor waarin we de commissie in aanloop naar de Europese Verkiezingen oproepen om leiderschap op dit dossier te tonen. Eind november zal een bestuurlijke delegatie uit de MRA (^{5.1.2,e} (prov NH), ^{5.1.2,e} (Haarlem) en ^{5.1.2,e} (ProRail)) op internationaal spoor naar Brussel en Leuven reizen. Vanuit Amsterdam ondersteunen we de organisatie van dit bezoek en houden we vinger aan de pols over programma en uitkomsten.

Groeten 5.1.2,e

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 11:46

Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: RE: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Hoi 5.1.2,e

Veel dank voor het stuk! Lijkt me een goed en helder verhaal voor de rapportage. Het kan zijn dat ik de tekst nog iets inkort, maar ik kom sowieso met de definitieve concepten nog bij jullie op de lijn.

Wat betreft lobby treinverkeer: fijn, ja! En touringcar idem. Zou je per onderwerp een "knip" kunnen maken: voortgang 2023 / uitvoering of planning 2024? Dan kan ik in beide stukken iets opnemen! Voor de luchtvaart neem ik onderstaande zin in rood mee in het uitvoeringsprogramma.

Dank en tot snel! 5.1.2,e

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 11:27

Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: RE: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Hoi 5.1.2,e

Hierbij een tekstvoorstel voor de voortgangsrapportage bezoekerseconomie over luchtvaart/ Schiphol. Mogelijk dat een deel van de tekst in een bijlage moet worden opgenomen, maar het is wel goed om ergens in de rapportage de juiste context te schetsen.

Inzet luchtvaart

De Europese Commissie is voornemens om de regels van de [EU-slotverordening](#) te herzien. De slotverordening bevat EU-regels met als doel om de beschikbare capaciteit op overbelaste luchthavens in de Europese Unie volgens onpartijdige transparante en niet-discriminerende regels te verdelen.

De Commissie heeft met de herziening 3 doelen voor ogen:

- Efficiënter gebruikmaken van de luchthavencapaciteit;
- Het toewijzingssysteem responsiever en veerkrachtiger te maken in tijden van crisis;
- Rekening houden met andere beleidsprioriteiten, zoals decarbonisatie, hoogwaardige connectiviteit of intermodaliteit (integratie van vervoerssystemen).

Het college heeft namens Amsterdam een position paper (zie bijgevoegd) ingediend bij de Europese Commissie op de herziening van de slotverordening.

Voor het college is de groei van het aantal vluchten uitgesloten vanuit klimaatdoel, veiligheid, overlast en volksgezondheid. Ook beperkt luchtvaart te vaak de bouwambitie van Amsterdam en de regio. Voor het college gaan leefbaarheid, klimaat en woningen altijd boven vliegverkeer. Het college blijft zich inzetten voor minder nachtvluchten en het schrappen van korte vluchten door meer internationale treinverbindingen. We borgen goede verbindingen aangezien deze noodzakelijk zijn voor de economie in de Metropoolregio. Het college vindt het goed dat het Nederlandse kabinet het belang van de leefomgeving erkent en voornemens is de capaciteit voor vliegverkeer te reduceren. Het is zoeken naar een balans tussen de verschillende publieke belangen en opgaven. De luchthaven draagt als multimodaal knooppunt en haar bestemmingennetwerk bij aan de internationale verbondenheid van Amsterdam en is een drager van werkgelegenheid in onze regio. Daar staat tegenover dat de impact van luchtvaart via geluidsbelasting, CO₂, stikstofuitstoot en (ultra)fijnstof onevenredig groot is. Een gezonde en veilige leefomgeving voor onze inwoners staat voorop. Daarom moet de uitstoot van luchtvaart over de volle breedte worden teruggedrongen. Ook om zo ruimte te houden voor bijvoorbeeld de woningbouwambities. Vliegen is geen doel op zich voor het college. Niet voor het milieu, niet voor de omgeving en ook niet voor de mensen die werken op luchthavens.

Ook geeft het college een aantal aanbevelingen aan de Commissie mee:

- Houdt rekening met de druk op de leefomgeving en richt de slotverordening in met sterke gezondheids- en duurzaamheidscriteria;
- Gebruik de slotverordening en andere EU-regelgeving om de samenhang tussen luchthavens, toekomstige vervoersmogelijkheden (future mobility) en andere modaliteiten (substitutie) te verbeteren;
- De aanpassing van de slotverordening moet in ieder geval bijdragen aan de realisatie van de ambities uit de Europese Green Deal. Zo kan er via sturing op criteria bij het toewijzen van slots op EU luchthavens een slag worden gemaakt in de richting van een gezonde leefomgeving.

Amsterdam heeft geprobeerd steun te verkrijgen bij andere steden en regio's voor onze positie ten aanzien van de herziening van de EU-slotverordening. Florence, Milaan, Rome, Madrid, Barcelona, Parijs, Praag, Berlijn, Lissabon, Wenen, Helsinki en Kopenhagen hebben aangegeven onze positie om verschillende redenen niet te kunnen ondersteunen. Ook lidstaat Nederland heeft weinig steun van de andere lidstaten op dit dossier. Wel werken Spanje en Frankrijk aan een limitering of verbod op korte binnenlandse vluchten.

De Europese Commissie gaat zeer waarschijnlijk hun planning, om een nieuwe slotverordening in 2023 te publiceren, niet halen. Het is zelfs zeer waarschijnlijk dat de Commissie een nieuw voorstel niet gaat publiceren voordat een nieuwe Commissie periode begint. Reden voor deze vertraging is dat de meningen van alle stakeholders sterk uiteenlopen. Hierdoor is de verwachting dat dit dossier niet tijdens de huidige termijn van de commissie afgerond kan worden. Overigens lijkt dit te gelden voor alle initiatieven op luchtvaart. Amsterdam houdt vinger aan de pols op de ontwikkelingen.

Kun je hiermee verder?

@ 5.1.2,e 5.1.2,e Parallel aan deze lobby op luchtvaart, loopt er ook al jarenlang een lobby voor meer en beter internationaal snel treinverkeer als substitutie voor luchtvaart. Dit doen we samen met MRA, VRA, ProRail, NS en MinlenW. Zou je hier ook een tekstvoorstel voor willen voor de rapportage?

Verder noemde ik de lobby vanuit G4 en Nederland om UVARs (Urban Vehicle Access Regulations) toegevoegd te krijgen aan de scope van de CBE-richtlijn. Mocht dit lukken, dan betekent het dat handhaving van onrechtmatig inrijden van verkeerszones door voertuigen met buitenlands kenteken vergemakkelijkt wordt. (De CBE richtlijn regelt dat bij verkeersovertredingen die onder deze richtlijn vallen, voertuig en eigenaargegevens door de RDW's in Europa met lidstaten gedeeld moeten worden. Dit betekent een grotere kans op opleggen en innen van boetes). Dit zou van positieve invloed zijn op het aantal touringcars met buitenlands kenteken dat momenteel de 7,5 t zone inrijdt. Wil je hiervoor ook een tekstvoorstel?

Groeten 5.1.2,e

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: maandag 30 oktober 2023 17:21

Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: RE: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Ha 5.1.2,e

Dank voor info. Wat denk je dat we moeten terugmelden? Dat we ons best hebben gedaan maar geen medestanders hebben kunnen vinden en aanpassing slotverordening op dit punt niet aan de orde is? Heb jij een meer diplomatiek geformuleerde zin?

Tav bezoek schiphol: ik wist ervan. Maar a/ er was ook voor mij geen plaats in de herberg (en ook niet in de stal) en b/ ambtelijke voorbereiding was niet nodig.

Geen idee wat er echt besproken en evt afgesproken is.

Met vriendelijke groet,

Van: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>

Verzonden: maandag 30 oktober 2023 15:30

Aan: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>

Onderwerp: RE: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Hoi 5.1,2,e

5.1,2,e verwijst in zijn verzoek aan de position paper die was als college bij de EC hebben ingediend op 21 november 2022 tijdens de openbare raadpleging op de EU-slotverordening.

Bijgevoegd vind je deze position paper, destijds opgesteld door 5.1,2,e. Wij hebben geen directe reactie ontvangen vanuit de EC (is ook niet gebruikelijk) maar wel een bevestiging gekregen vanuit MinlenW dat onze positie luid en duidelijk in Brussel is gehoord. Onze reactie was destijds afgestemd met MinlenW en we zaten op eenzelfde lijn.

De verwachting was dat de EC in Q3 van dit jaar met een gewijzigde/aangepaste Slotverordening zou komen. Vanuit MinlenW en Schiphol heb ik begrepen dat gezien het feit dat de meningen op dit dossier sterk uiteenlopen, de Commissie verdere behandeling van dit dossier aan een volgende commissie laat.

Wat denk ik wel goed is om te weten voor jou, is dat we als Nederland relatief alleen staan in Europa op dit dossier. We hebben een outreach gedaan naar andere Europese (hoofd)steden om ons op dit dossier te steunen. Hoewel er zeker interesse was in ons standpunt, waren er verschillende redenen om dit niet te kunnen steunen. Dit waren redenen als: net een nieuw bestuur of verkiezingen, nationale overheid hanteert een andere inzet en wij willen niet tegen nationale overheid ingaan, we hebben voornamelijk last van cruiseschepen en zien budgetvluchten als een manier voor onze eigen burgers om goedkoop op vakantie te kunnen gaan etc. Parijs was de enige stad die serieus heeft overwogen om dit standpunt te ondersteunen. Echter, zij hebben aangegeven onze positie niet te kunnen steunen omdat zij onvoldoende de gevolgen kunnen overzien voor de luchthaven en AirFrance. We hebben dus wel een mening maar vooralsnog in Europa geen medestanders kunnen vinden buiten Nederland. Dat maakt niet dat we dan maar niet vocaal moeten zijn op dit dossier, maar wel goed om de verwachtingen goed helder te hebben voor de bestuurders.

Kun je hiermee uit de voeten?

Verder zag ik op LinkedIn dat de wethouder met 5.1,2,e en EP'ers 5.1,2,e en 5.1,2,e bij Schiphol op werkbezoek was. Wist jij hiervan en was je hierbij betrokken? Ik wist het helaas niet.

Groeten 5.1,2,e

Met vriendelijke groet / Kind regards,

5.1,2,e
5.1, 2, e Mayor and Aldermen of the City of Amsterdam
EU & Internationaal / EU & International Affairs

Gemeente Amsterdam / City of Amsterdam

M 5.1,2,e
E 5.1,2,e @amsterdam.nl
W www.amsterdam.nl/internationaal (Dutch version)
W www.amsterdam.nl/international (English version)

5.1, 2, e

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: maandag 30 oktober 2023 14:55

Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: FW: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Ha 5.1.2,e

Weet jij iets van de lobbybrief van college aan de EC? Is er al een antwoord?

Met vriendelijke groet,

5.1.2,e

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: maandag 30 oktober 2023 14:44

Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: voortgangsrapportage lijn schiphol/bezoekerseconomie

Hoi 5.1.2,e en 5.1.2,e

Sinds 2023 rapporteren in het uitvoeringsprogramma bezoekerseconomie integraal over aan bezoekerseconomie gerelateerde maatregelen. Deze zijn opgedeeld in grofweg 3 categorieën, te weten **overlast** (gebiedsgericht, aanpak binnenstad), **overnachtingen** (AirBnB, Hotelbeleid, toeristenbelasting, etc.) en **overtourisme** (zee- riviercruise, **luchtvaart**, touringcar, spreiding meerkernige stad, leisurekader/loods, imagocampagnes). Onder de rapportagelij **overtourisme** valt dus ook het lobbydossier luchtvaart. In de voortgangsrapportage staat een tekstvoorstel, opgemaakt uit eerder door jullie aangedragen teksten, die mee kan naar de raad in januari. Tegelijkertijd werken we nu ook aan een nieuw uitvoeringsprogramma voor 2024. Zouden jullie in een paar alinea's de ambitie voor 2024 kunnen verwoorden? Alle begrip voor de langdurige afwezigheid van 5.1.2,e en de zoektocht naar zijn vervanging. Deze rapportagelij helpt echter wel met de voortgang en nieuwe ambities opnieuw scherp te krijgen EN de raad mee te nemen in was er wel/niet gelukt is.

Planning is op 9 januari de voortgangsrapportage en het uitvoeringsprogramma in het eerste college na kerstreces te hebben. Ik ben nu hard bezig met alle informatie verzamelen, omdat dit nog door veel bestuurlijke hoepels, maar ook bijvoorbeeld naar een vormgever moet. Als het jullie deze week lukt om een korte tekst aan te leveren, dan ben ik enorm geholpen.

Het mag zeer beknopt!

Voortgangsrapportage 2023

2.4	Schiphol/ Lobby op onder andere budgetvluchten	loopt	rapporten 23 UP BE 24	Amsterdam blijft via de lobby richting de Europese Commissie inzetten op een eerlijke prijs voor vliegen en substitutie van vliegtuig naar trein. Dat doen we door het zoeken van bondgenoten in de vorm van andere steden in de Europese Unie die te maken hebben met vergelijkbare vormen van overlast door overtoerisme. De verwachting is dat de Europese Commissie na de zomer van 2023 een reactie geeft op de Amsterdamse inzetbrief uit november 2022 waarin het college heeft gepleit voor meer sturingsmogelijkheden op het type vluchten dat op Schiphol wordt geaccommodeerd	5.1.2,e
-----	--	-------	-----------------------	--	---------

Uitvoeringsprogramma 2024

1	Schiphol Lobby op onder andere budgetvluchten en eerlijk beprijzen [concepttitel]			Amsterdam blijft via de lobby richting de Europese Commissie inzetten op een eerlijke prijs voor vliegen en substitutie van vliegtuig naar trein. Dat doen we door het zoeken van bondgenoten in de vorm van andere steden in de Europese Unie die te maken hebben met vergelijkbare vormen van overlast door overtoerisme. In 2024 [...]	
---	---	--	--	---	--

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e bezoekerseconomie

Economische zaken en cultuur

Gemeente Amsterdam

x 5.1.2.e [@amsterdam.nl](mailto:5.1.2.e@amsterdam.nl)

x 5.1.2.e

x alle werkdagen