



PER AANGETEKENDE POST

Gemeente Amsterdam

T.a.v. Woo-ondersteuning gemeente Amsterdam

Postbus 202

1000 AE AMSTERDAM

Meester Advocaten
T 020 409 55 55
F 020 409 54 44
Foellestraat 18
1011 TM Amsterdam
info@meesteradvocaten.nl
meesteradvocaten.nl

KvK 34342839

5.1.2 e)1

Tevens per e-mail: woo.ondersteuning@amsterdam.nl

Amsterdam, 23 april 2024

VERZOEK OM DOCUMENTEN EN STUKKEN, MET BEROEP OP WET OPEN OVERHEID

Geachte heer/mevrouw,

Graag ontvang ik van u – zo nodig met een beroep op de wet Open Overheid – de volgende stukken.

- Alle onderliggende documenten die hebben geleid tot het besluit van het college om het Havenbedrijf de opdracht te geven regie te voeren op een gefaseerde halvering van de riviercruise-aanlopen en dit uiterlijk te realiseren per 1 januari 2028, zoals staat in de raadsinformatiebrief d.d. 16 april 2024 met het onderwerp 'Resultaten economische impactanalyse en besluit gefaseerde halvering riviercruise' op pagina 4, eerste alinea onder het kopje 'Gefaseerde halvering via Strategisch Plan' (**bijlage 1**);
- Verslagen van vergaderingen over de riviercruisevaart in Amsterdam;
- Interne notities over de riviercruisevaart in Amsterdam;
- Alle correspondentie met onderzoeksbureau 5.1.2 e ten behoeve van het onderzoek 'Impactanalyse scenario's riviercruisevaart Amsterdam'.

Voorts betreft de informatie alle documenten en in- en uitgaande correspondentie (inclusief bijlages en onderliggende documenten) van medewerkers, vertegenwoordigers en/of ambtsdragers van uw bestuursorganen. Het gaat hierbij zoal om brieven, mails, en overige (digitale) correspondentie.



Met documenten bedoel ik overigens vastlegging ongeacht de gegevensdrager: dus naast de klassieke papieren documenten bijvoorbeeld ook geluidsdragers, videodragers, e-mails, software, Sms'jes, Whatsappberichten en/of andere computerbestanden. Als ik daarover schrijf denk ik bijvoorbeeld aan concepten, notulen, rapportages, overzichten, onderzoeken, presentaties, gespreksverslagen, briefwisselingen, faxwisselingen en e-mailwisselingen met zowel interne als externe partijen. Die partijen kunnen bijvoorbeeld dienstverleners, andere overheidsinstanties of deskundigen zijn. Het gaat hier nadrukkelijk niet om reeds openbare documenten. Ter aanvulling: op 20 maart 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) een uitspraak gedaan over de vraag of de Wet openbaarheid van bestuur van toepassing is op sms- en WhatsApp-berichten. De uitspraak is helder: op sms- en WhatsApp-berichten over een bestuurlijke aangelegenheid is de Woo van toepassing, ongeacht of deze berichten op de zakelijke of privételefoon van een bestuurder of ambtenaar staan.

Het gaat mij om alle versies van documenten, zoals bij of onder u aanwezig. Mocht u menen documenten of correspondentie zoals bedoeld in dit verzoek te moeten weigeren, dan vraag ik subsidiair om een ambtelijk beperkte versie en meer subsidiair een samenvatting. Indien u besluit te weigeren dan verzoek ik u die weigering per document te motiveren. Indien bij verstrekking van de gegeven derden onevenredig zouden worden benadeeld, bijvoorbeeld daar waar het hun niet beroepshalve functioneren betreft, dan wel aangetast in hun privacy, dan verzoek ik u subsidiair over te gaan tot geanonimiseerde verstrekking van bedoelde documenten. Per document dient te worden aangegeven op welke grond eventuele passages niet worden verstrekt.

Mocht op bepaalde documenten 'geheimhouding' zijn opgelegd kunt u dit verzoek interpreteren als een verzoek tot opheffing van de geheimhouding. Indien u van mening bent dat dit verzoek niet terecht is gekomen bij het juiste bestuursorgaan of dat er meerdere bestuursorganen zijn die documenten bij of onder zich hebben die vallen onder de reikwijdte van dit verzoek, verzoek ik u mijn verzoek door te geleiden en mij daarvan in kennis te stellen.

Daar waar documenten zich niet onder u bevinden, verzoek ik om doorgeleiding van dit verzoek. Mocht u dit inderdaad doen, dan ontvang ik daar graag een afschrift van.

Als laatste is het voor cliënt van belang om documenten te ontvangen die doorlopen tot zo recent mogelijk. Daar waar wordt gesproken over 'heden' verduidelijkt cliënt dat dit ziet tot en met de datum waarop het besluit gepubliceerd wordt.



Mochten eventuele zaken onverhoopt onduidelijk zijn, dan ben ik gaarne beschikbaar voor overleg.

Ik verneem graag zo spoedig van u.

Meester Advocaten
T 020 409 55 55
F 020 409 54 44
Foeliestraat 18
1011 TM Amsterdam
info@meesteradvocaten.nl
meesteradvocaten.nl

KvK 34342839

5.1.2 e

Met vriendelijke groet,

5.1.2 e

Bijlage 1



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: 16 april 2024
Portefeuille(s): Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder(s): Hester van Buren
Behandeld door: Economische Zaken en Cultuur, Directie-
.en.managementadvisering.EZ@amsterdam.nl
Onderwerp: Resultaten economische impactanalyse en besluit gefaseerde halvering
riviercruise Amsterdam

Geachte leden van de gemeenteraad,

Amsterdam is een aantrekkelijke stad om te wonen en te verblijven. Dat maakt de stad ook aantrekkelijk voor bezoekers. Het college zet zich in voor een leefbare en duurzame stad. Daarom investeren we in bijvoorbeeld parken, theaters en het schoon houden van de stad, kijken we naar de verdeling van schaarse ruimte en nemen we maatregelen om drukte tegen te gaan.

De snelle groei van toerisme is een wereldwijde trend. In sommige steden, denk aan Barcelona en Venetië, maar inmiddels ook Amsterdam, slaat dit om in overtoerisme. Het aantal bezoekers is zo hoog dat het de leefbaarheid in sommige gebieden van de stad onder druk zet en het draagvlak onder bewoners afneemt. Daarom nemen we maatregelen om het aantal bezoekers in de stad te beperken om de stad leefbaar te houden voor de Amsterdammers.

Om te komen tot een duurzame bezoekerseconomie kijken we onder andere naar de riviercruise. Dit is onderdeel van de uitvoering van de *Verordening op toerisme in balans Amsterdam*, en een breed maatregelenpakket, het *uitvoeringsprogramma bezoekerseconomie*, waarmee het college werkt aan de *visie bezoekerseconomie 2035*. De riviercruise draagt bij aan de druk op de stad, onder meer met toeristen, overnachtingen, busbewegingen, bevoorradingsverkeer en uitstoot. Zonder het opleggen van beperkingen is de verwachting dat het aantal aanlopen van riviercruiseschepen blijft groeien. Zo groeide het aantal aanlopen van 1327 in 2011 naar 2125 in 2023.

De gemeente kan en wil deze maatregelen niet zelfstandig nemen. Havenbedrijf en Cruise Port Amsterdam (CPA) zijn medeopdrachtgever van de impactanalyse. De wethouder Lucht- en Zeehaven heeft gesproken met andere gemeenten die riviercruiseschepen ontvangen en de provincie Noord-Holland. Ook heeft zij gesproken met vertegenwoordigers van de cruisebedrijven en de hospitality branche.

Het college kiest voor een gefaseerde halvering van het aantal aanlopen van riviercruises, uiterlijk doorgevoerd per 1 januari 2028. Deze maatregel heeft een positief effect op de leefbaarheid in de stad en is realiseerbaar voor het Havenbedrijf. Het gaat om een aanzienlijke beperking die ook financiële consequenties heeft. In deze brief nemen we u mee in de overwegingen.

Impactanalyse en krimpscenario

De gemeente Amsterdam heeft samen met het Havenbedrijf en CPA een extern onderzoek laten uitvoeren naar de economische impact van verschillende krimpscenario's (-10%, -25%, -50%, -75%, en -100%). In 'de economische impactanalyse van de riviercruise in Amsterdam' (zie bijlage) wordt gerekend vanuit een referentie van 2300 aanlopen per jaar. Dit aantal is bepaald in overleg met het Havenbedrijf en de CPA en is gelijk aan het aantal aanlopen dat bij de start van het onderzoek over 2023 werd verwacht. In dit aantal is rekening gehouden met de status quo, bestaande capaciteit, de huidige vraag en een herstel van de branche na de coronacrisis. Op deze 2.300 schepen zitten in totaal ca. 542.000 passagiers.

Vermindering uitstoot en (verkeers)drukke

Het onderzoek constateert positieve effecten op de leefomgeving binnen Amsterdam, wanneer er minder wordt gevaren door riviercruiseschepen en er minder busbewegingen van touringcars in de stad plaatsvinden. Dit zorgt voor een vermindering van de uitstoot en voor een reductie aan geluidsoverlast en drukke op het wegennet in de binnenstad. Bij een forse inperking zullen bepaalde kades niet meer door de riviercruise gebruikt worden en is de verwachting dat deze veranderen van functie.

Op dit moment worden al riviercruisepassagiers vanuit andere havens in de regio en daarbuiten per touringcar naar Amsterdam gebracht. Dit is een situatie die ook bij inperking van de aanlopen in Amsterdam nog zal blijven bestaan. Wel is het zo, omdat het onderzoek uitgaat van nul procent uitwijkpotentieel in de regio en daarbuiten, dat bij inperking van de riviercruise aanlopen binnen Amsterdam het aantal busbewegingen en kilometers zal dalen ten opzichte van het referentiescenario.

Economische impact

Het onderzoek laat zien dat een gefaseerde halvering van de riviercruise leidt tot een daling van het aantal passagiers en hotelovernachtingen, van 542.000 cruise-passagiers als referentiewaarde naar 271.000 per jaar en van 395.000 hotelovernachtingen als referentiewaarde naar 198.000 per jaar nadat de halvering volledig is doorgevoerd. Dat heeft als gevolg dat de bestedingen van cruise-passagiers aan met name hotelovernachtingen voor of na afloop van een cruisereis en excursies, en rederijen aan inkoop van onder meer brandstof (bunkering) dalen. Hierdoor neemt de economische bijdrage van de riviercruisevaart af. De directe economische bijdrage is in het referentiescenario 98 miljoen euro toegevoegde waarde en 1208 fte werkgelegenheid in Amsterdam. Daarnaast is er een indirect effect van € 49 miljoen en 422 fte in Amsterdam en de rest van Nederland. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de toegevoegde waarde van de horecagroothandel die levert aan de cafés en restaurants of de busmaatschappij die touringcars levert voor excursies. De totale bijdrage is daarmee € 147 miljoen en 1.630 fte, waarvan het grootste deel in Amsterdam. Bij halvering van de riviercruise-aanlopen halveert deze economische bijdrage van riviercruise (zie in het rapport, p. 27).

Er is ook een effect op de gemeentelijke begroting. Een gefaseerde halvering van de riviercruise in Amsterdam leidt, vanaf 1 januari 2028 wanneer de afbouw gerealiseerd is, naar verwachting tot structureel €0,75 miljoen minder inkomsten aan toerismebelasting. Het effect laat zich moeilijk vertalen in inkomstenderving met betrekking tot toeristenbelasting op hotelovernachtingen. Dat

is afhankelijk van hoe de markt op dit wegvallende aanbod reageert en van de algehele ontwikkelingen van de hotelmarkt. Bij de huidige omstandigheden zou het wegvallen van circa 200.000 overnachtingen neerkomen op tussen de €2 en 4 mln. aan toeristenbelasting. Financiële impact is er ook voor de gemeente als aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam. Het Havenbedrijf heeft doorgerekend dat het totaal effect op dividend eenmalig op € -4,8 miljoen uitkomt en structureel op € -1,3 miljoen.

Impact op de regio

Het is niet direct te voorspellen hoe de riviercruisemarkt zal reageren op de inperking en waar er nog eventuele ontwikkelruimte voor de riviercruise bestaat in de MRA en de bredere regio. Daarom is in de impactanalyse uitgegaan van nul procent uitwijkmogelijkheden in de regio.

Omdat er wel een effect wordt verwacht vindt het college het belangrijk het gesprek hierover aan te gaan met de regiogemeenten. Daarom hebben bestuurlijke gesprekken plaatsgevonden met Edam-Volendam, Lelystad, Purmerend en Zaanstad en heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden met Haarlem en Hoorn.

Uit de gesprekken blijkt dat er in de regio geen wens is om riviercruises op te vangen die in Amsterdam niet meer welkom zijn. In Zaanstad wordt op dit moment al de maximale capaciteit voor de riviercruise benut. In Edam-Volendam heeft het gemeentebestuur een aantal jaar geleden, bij de renovatie van het Volendammer havenfront, de riviercruise volledig afgeschaald. Er is geen behoefte om in de toekomst riviercruise opnieuw te faciliteren. In Purmerend is de sluis niet lang genoeg om riviercruiseschepen te ontvangen. Haarlem verwacht vooralsnog geen grote gevolgen voor overloopdrukke, omdat de grotere schepen Haarlem niet kunnen aandoen vanwege de lengte van de sluis nabij Spaarndam en omdat de Haarlemse havendienst het aantal toegelaten schepen bepaalt. De gemeente Hoorn laat in samenwerking met het Nationaal Bureau voor Toerisme en Congressen en de gemeenten Enkhuizen en Medemblik de maatschappelijke, ecologische en economische impact van de riviercruise onderzoeken. In dit onderzoek is er aandacht voor zowel de positieve als negatieve effecten van de riviercruise.

Wel geven de gemeenten Edam-Volendam, Purmerend, Zaanstad en in bredere zin de deelregio Waterland aan dat met beperking van de riviercruise in Amsterdam er risico bestaat op het verlies van een graag geziene type bezoeker die vanuit Amsterdam de regio aandoet. Riviercruisepassagiers zijn, volgens de verschillende gemeenten, bezoekers die op een respectvolle manier en met interesse voor cultuur en natuur de regio bezoeken, vaak via georganiseerde dagtochten van touroperators en riviercruise operators. Een vermindering van het aantal busbewegingen in Amsterdam, waar de impactanalyse vanuit gaat, betekent dus minder bezoekers voor de regio.

Lelystad wil onderzoeken wat de positieve en negatieve effecten van de toename van het aantal riviercruises kunnen zijn. Daarbij willen ze mogelijk inzetten op meer turn-around riviercruiseschepen, vanwege de aanstaande komst van twee nieuwe hotels in Lelystad. Lelystad geeft aan een goed alternatief te kunnen bieden voor de riviercruise ervaring vanuit Amsterdam. Vanuit Lelystad gaan riviercruisepassagiers ook naar het historische Hoorn, Apeldoorn en Giethoorn als toeristische attracties en bestemmingen.

Na de bestuurlijke gesprekken in de MRA bestaat het beeld dat vooral Lelystad een lichte groei van het aantal riviercruises zou kunnen faciliteren. Ook op andere plekken in de MRA is de riviercruisepassagier een graag geziene gast, maar is de ontvangst van schepen die niet meer naar Amsterdam zullen komen om meerdere redenen niet aan de orde.

Gesprekken met Havenbedrijf, CPA, brancheorganisaties en riviercruisereiders

Op 14 maart 2024 is de wethouder Lucht- en Zeehaven op uitnodiging van CPA in gesprek gegaan met een groep riviercruisereiders in de PTA. In het gesprek uitten zij hun zorgen over de beperking van de riviercruise, maar gaven ook aan graag mee te denken over hun mogelijke bijdrage aan een duurzame bezoekerseconomie. Bijvoorbeeld door mogelijke aanlegplaatsen buiten het centrum van Amsterdam te onderzoeken, piekdruk te voorkomen door passagiers te spreiden over tijd en ruimte, excursies in de regio meer op de kaart te zetten, en de vloot in Amsterdam te verduurzamen. De branche en CPA hebben de afgelopen jaren al flinke stappen gezet om de riviercruisevaart te verduurzamen, bijvoorbeeld door investeringen in groene walstroom en duurzaamheidseisen op te leggen aan boten die in Amsterdam aanmeren. Zo werkt Amsterdam met een Green Award, een certificering voor duurzame schepen. Zaandam en Rotterdam gaan nu ook een Green Award invoeren, en ook Lelystad gaat dit onderzoeken. Vervuilende boten wordt het steeds moeilijker gemaakt aan te leggen in Amsterdam en regio.

Het Havenbedrijf en CPA waren voortdurend betrokken bij dit traject. Zij hebben zich opgesteld als constructieve en meedenkende gesprekspartner. De gemeente heeft veel waardering voor deze samenwerking. Het CPA heeft aangegeven dat een gefaseerde halvering van het aantal riviercruise-aanlopen het maximaal haalbare is om nog tot een rendabele business case te kunnen komen. Bij meer dan een halvering valt deze voor de sector niet meer rond te rekenen. Daarbij is een gefaseerde afbouw van twee tot drie jaar belangrijk, in verband met de lopende contracten tussen reders, touroperators en hotels in Amsterdam.

Gefaseerde halvering via Strategisch Plan

De impactanalyse en de gesprekken met het Havenbedrijf, CPA, brancheorganisaties en regiogemeenten hebben geleid tot het besluit van het college om het Havenbedrijf de opdracht te geven regie te voeren op een gefaseerde halvering van de riviercruise-aanlopen en dit uiterlijk te realiseren per 1 januari 2028. Dit betekent concreet dat het aantal aanlopen van riviercruiseschepen per 1 januari 2028 niet boven de 1150 mag reiken.

Deze beperking draagt bij aan de transformatie van de bezoekerseconomie, vergroot de leefbaarheid in de stad en vermindert uitstoot en drukte. Belangrijk is dat deze beperking, hoewel fors, te dragen is voor Havenbedrijf, CPA en branchepartners. Daarmee is het ook uitvoerbaar. Het Havenbedrijf heeft toegezegd de gefaseerde afbouw op te nemen in het Strategisch Plan 2025-2028 en hier via dit Plan regie op te voeren.

In de uitwerking van dit scenario zullen we kijken naar duurzame keuzes – bijvoorbeeld het alleen toelaten van 'schone' schepen. We denken ook winst te kunnen behalen door de piekdruk in de maanden april en mei (bijna 1000 riviercruiseschepen) beter te spreiden over het kalenderjaar. En we nemen het verzoek van de regiogemeenten mee, om overnachtingen en bezoek in de regio te

stimuleren bij de riviercruisepassagiers die in de toekomst nog wel in Amsterdam aanmeren. Dit besluit en de gevolgen voor de begroting worden genomen onder voorbehoud van besluitvorming in de VJN 2024.

Tot slot

In deze brief heeft het college u meegenomen in de overwegingen om in samenwerking met het Havenbedrijf te komen tot een gefaseerde halvering van de riviercruise-aanlopen in Amsterdam. Momenteel werkt het college ook aan de uitvoering van de motie 'Amsterdam vaart beter zonder cruise. De uitkomsten hiervan verwachten we rond de zomer met u te kunnen delen.

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven

Bijlagen

1. Impactanalyse Scenario's Riviercruisevaart Amsterdam