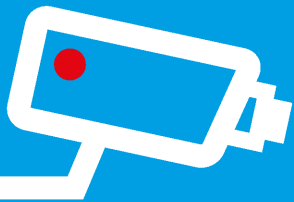
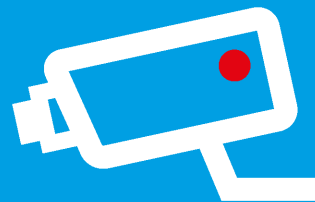




Gemeente
Amsterdam



Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2023

Verlengd tot en met 2024







P
P
P

Blue vertical sign

92
MD GK

Compania
Autorizata
TAXI 05-2019
Validitate
1 Jani 2016
31 mai 2019



Inhoud

1	Voorwoord	6
2	Inleiding	8
	2.1 Betekenis en totstandkoming van het Actieplan	8
	2.2 Samenvatting	9
	2.3 Leeswijzer	9
3	Proces totstandkoming Actieplan	10
	3.1 Prioritering	10
	3.1.1 Programmatisch handhaven	10
	3.1.2 Inventarisatie en prioritering	10
	3.1.3 Onvoorziene ontwikkelingen	11
	3.2 Handhavingstaken van specialistische teams	11
	3.3 Uitwerking handhavingsprioriteiten in de inzetplannen	11
	3.4 Evaluatie en monitoring	11
4	Handhavingsprioriteiten per thema	12
	4.1 Stedelijke handhavingsprioriteiten	12
	4.1.1 Overlast personen	12
	4.1.2 Jeugdoverlast	12
	4.1.3 Afval en milieu	14
	4.1.4 Overlast van horeca en coffeeshops	14
	4.1.5 Verkeer	14
	4.1.6 Evenementen	15
	4.1.7 Ondernijning	15
	4.2 Lokale prioriteiten	16
	4.2.1 Bouw/Werken in de openbare ruimte	16
	4.2.2 Overlast op en rondom het water	16
	4.2.3 Recreatie overlast bij en rondom water	16
	4.2.4 Vercommercialisering van de openbare ruimte en graffiti	16
	4.2.5 Overlast rond markten	18
	4.2.6 Vuurwerkoverlast	18
	4.2.7 Objecten in de openbare ruimte	18
	4.3 Geen Prioriteit	18
	4.3.1 Dierenwelzijn en -overlast	18
	4.4 Schematische weergave handhavingsprioriteiten 2022	19

5	Handhavingstaken specialistische teams	20
5.1	Team Snelle Interventies (TSI)	20
5.1.1	Taxi	20
5.1.2	Motorhandhaving (relatie met thema Verkeer)	21
5.1.3	Bruggen en kademuren	21
5.2	Team Boa Binnen	21
5.2.1	Kwaliteitscontrole, CityControl	21
5.2.2	Camerahandhaving	21
5.2.3	Digitaal Opkoop Register (relatie met thema Ondernijning)	22
5.3	Openbaar vervoer	22
5.4	Team Fietsparkeren	22
5.5	Nautisch Team (relatie met thema overlast op en rondom het water)	23
5.6	Wegsleep	23
5.7	Toezichtpalet	24
5.7.1	Boa's in opleiding (BIO's)	24
5.7.2	Coaches openbare ruimte (o.a. fietscoaches)	24
5.7.3	Gastvrouwen/gastheren	24
5.7.4	Team toezichthouders bijplaatsingen	24
5.8	Meldkamer en kaskantoor	24
5.8.1	Cameratoezicht Ruimte (CCTR)	24
5.8.2	Meldingen en regie	25
5.8.3	Kaskantoor	25
5.8.4	Verzinkbare palen	25
6	Ontwikkelingen in 2022	26
	Vooruitblik op 2023	27
	Bijlage 1 Organisatiemodel THOR	28
	Bijlage 2 Verdeling formatie operatie THOR	30

1 Voorwoord

Voor u ligt het Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2023, een plan dat jaarlijks wordt opgesteld en toelicht welke prioriteiten met voorrang in Amsterdam worden opgepakt door de directie Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR). Veel Amsterdammers, bezoekers en ondernemers begaan kleine overtredingen die voor grote ergernissen, praktische problemen of een onveilig gevoel bij anderen zorgen. Soms bewust maar vaak ook onbewust. In de komende jaren neemt het aantal bewoners en bezoekers verder toe. Hoe meer mensen, des te meer meningen over hoe de openbare ruimte gebruikt mag worden. Dit kan soms botsen met elkaar. Wat de één als gezelligheid ervaart, ervaart een ander als overlast. In onze samenleving verwachten we dat mensen zich aan de regels houden en daar onderling met elkaar uitkomen. Maar dit lukt niet iedereen altijd.

De leefbaarheid komt in sommige buurten steeds meer onder druk te staan. De vraag om handhaving is en blijft daardoor onverminderd groot. Het Rijk, de stad en de stadsdelen leggen veel opgaven neer bij de THOR. Opgaven waar THOR het liefst allemaal mee aan de slag gaat, maar de beschikbare capaciteit maakt dit niet mogelijk. Na de coronacrisis, die gelukkig achter ons ligt maar die nog dagelijks doorwerkt op het werk van onze handhavers, werd THOR afgelopen jaar met nieuwe uitdagingen geconfronteerd.

Ondanks alle tijd en aandacht die THOR investeert in het werven en zelf opleiden van nieuwe medewerkers, verhindert de krapte op de arbeidsmarkt de beoogde uitbreiding van de handhavingscapaciteit. Factoren als het gebrek aan betaalbare huisvesting en vraagstukken

op het gebied van woon-werkverkeer, maken de concurrentiestrijd op de arbeidsmarkt voor THOR op dit moment extra moeilijk. Met een hoge werkdruk onder de medewerkers als gevolg, van wie in de afgelopen coronajaren al vaak het uiterste is gevraagd. Ook andere issues zoals de toenemende verharding van de samenleving, de discussie en onzekerheid over het al dan niet uitrusten van boa's met de korte wapenstok en bijvoorbeeld zorgen bij medewerkers over de hoge inflatie en de eigen financiële huishouding, zorgen hierbij voor extra uitdagingen op het gebied van de mentale en fysieke gezondheid van veel medewerkers.

Vanwege de veelheid aan opgaven en grenzen aan de beschikbare capaciteit, zijn er voor 2023 samen met ketenpartners en stadsdelen weloverwogen keuzes geprioriteerd in dit Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2023: wat kunnen we oppakken, wat moeten we laten liggen. Op dit participatieproces met haar ketenpartners kijkt THOR met veel waardering terug. Dagelijks besturen, stadsdeelcommissieleden en ambtenaren van verschillende gemeentelijke directies zoals V&OR, A&G, OOV en Stadswerken hebben met hun betrokkenheid en input een zeer waardevolle bijdrage geleverd aan dit Actieplan. Daarnaast zijn er ook suggesties aangedragen om de werkwijze van prioritering te verbeteren. Samen met hen gaan we in 2023 in gesprek hoe we het proces kunnen verbeteren en de uitdagingen waarvoor we staan zo effectief en efficiënt mogelijk kunnen aanpakken.

Femke Halsema
Burgemeester Amsterdam



2 Inleiding

2.1 Betekenis en totstandkoming van het Actieplan

Met elkaar maken we de stad Amsterdam. Alles wat we doen, doen we voor Amsterdammers. De groei van het aantal inwoners zet zich onverminderd voort en het inwonertal nadert de 1 miljoen. Daarnaast kan Amsterdam jaarlijks rekenen op miljoenen bezoekers uit binnen- en buitenland die gebruik maken van de openbare ruimte. De directie Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (THOR) heeft tot taak bij te dragen aan een leefbare, veilige en schone openbare ruimte waardoor het prettig samenleven is in de stad. Problemen in de openbare ruimte waar burgers, bezoekers en ondernemers het meeste last van hebben, worden in nauwe samenwerking met stadsdelen en directies aangepakt. Dit gebeurt innovatief en flexibel, samen met meerdere partners.

De gemeente heeft 80 handhavingstaken in de openbare ruimte. Deze kunnen met de huidige capaciteit en middelen niet allemaal worden uitgevoerd. De afgelopen jaren was handhaving druk met het toezicht op de coronamaatregelen. Nu de coronamaatregelen zijn afgezwakt en de samenleving weer terug is naar normaal zal opnieuw goed gekeken moeten worden wat de stad nodig heeft en wat THOR kan bieden. Een aantal ontwikkelingen zorgt er voor dat er toenemende druk op handhaving is. Het wordt steeds drukker in de stad, met Amsterdammers die meer op pad gaan en met de toeristen die in grote hoeveelheden de stad weer weten te vinden. Daarnaast groeit Amsterdam en zijn er gebiedsontwikkelingen gaande met nieuwe wijken. Hierdoor worden de opgaven gerelateerd aan een leefbare, veilige en schone stad steeds groter en veelzijdiger. Deze opgaven leiden tot toenemende vraag naar handhaving als instrument om beleid van gemeentelijke onderdelen en ketenpartners te realiseren. Het vraagt om een flexibele organisatie waar steeds meer gebruik wordt gemaakt van slimme technologie en nieuwe innovatieve werkwijzen. Data,

digitalisering, het gebruik van real-time dashboards en informatiegestuurd handhaven spelen daarbij een belangrijke rol. THOR, haar ketenpartners en het I-domein gaan komend jaar intensiever samenwerken op gezamenlijke opgaven en de ontwikkeling van hulpmiddelen, technologische innovatie en het ontsluiten van data.

Verder neemt de druk op de handhavingsorganisatie toe omdat de politie zich steeds meer richt op haar kerntaken en specialisaties waar met handhaving werd samengewerkt zijn beëindigd (team Veiligheid Openbaar Vervoer). Een ander aandachtspunt is de veiligheid van de handhavers op straat. Ondanks dat handhavers in principe niet ingezet worden in gevaarlijke situaties, leert de ervaring dat ze alsnog onverwacht geconfronteerd kunnen worden met agressief gedrag waarbij de omstandigheden niet toelaten dat de handhaver een stap terug kan doen.

Gezien de gelimiteerde handhavingscapaciteit moet binnen deze taken en thema's geprioriteerd worden. In het Actieplan Handhaving staat hoe deze prioritering tot stand komt en in welke handhavingsinzet de prioritering concreet resulteert. Dit is in samenspraak gebeurd met de verschillende directies en de Dagelijks Besturen van de stadsdelen. Het actieplan wordt door het college van B&W vastgesteld en ter kennisname geagendeerd in de raadscommissie Algemene Zaken. Vervolgens gaat THOR er in overleg met de stadsdelen mee aan de slag, want het Actieplan wordt per gebied vertaald naar de fijnmazige inzetplannen: welke handhavingscapaciteit wordt in een specifiek gebied op de geprioriteerde thema's ingezet. In de inzetplannen kunnen de stadsdelen binnen de handhavingsprioriteiten hun accenten leggen. Daarbij wordt rekening gehouden met de tijdens de inventarisatie aangegeven aandachtspunten.

2.2 Samenvatting

Het actieplan van THOR draagt bij aan de prioritering van de beschikbare handhavingscapaciteit, het actieplan gaat niet over de capaciteitsverdeling per stadsdeel.

Samenvattend is de inzet van THOR in 2023 als volgt:

1. De stedelijke handhavingsprioriteiten die voor alle teams in de gebieden van THOR gelden:

- Overlast personen
- Jeugdoverlast
- Afval en milieu
- Verkeer
- Overlast rond horecazaken en coffeeshops
- Evenementen
- Ondernijning

2. Lokale prioriteiten (die in één of enkele stadsdelen zijn benoemd)

- Bouw/werken en objecten in de openbare ruimte
- Overlast op/bij water – recreatie overlast bij en rondom water
- Vercommercialisering
- Markten
- Vuurwerkoverlast

3. De belangrijkste specialistische taken van THOR die door aparte teams in de hele stad en Weesp worden uitgevoerd:

- Taxi
- Openbaar vervoer
- Wegsloop
- Nautische taken en overlast op het water

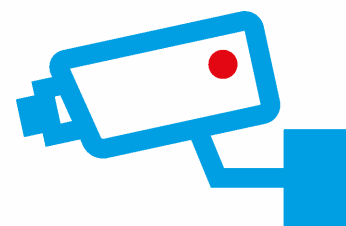
2.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 van het actieplan wordt het proces van totstandkoming van het actieplan nader toegelicht.

In hoofdstuk 4 worden de handhavingsprioriteiten van THOR opgesomd en is per thema beschreven wat de problematiek is die als prioriteit wordt aangemerkt.

In hoofdstuk 5 worden de handhavingstaken van de specialistische teams beschreven.

In hoofdstuk 6 worden ontwikkelingen nader toegelicht.



3 Proces totstandkoming Actieplan

3.1 Prioritering

3.1.1 Programmatisch handhaven

Goede handhaving verloopt volgens een gedegen plan. Dit noemen we binnen het handhavingsdomein ook wel programmatische handhaving.

Programmatische handhaving is cyclisch, integraal, transparant, duidelijk en informatie gestuurd. Grofweg 80% van de handhavingcapaciteit zetten we programmatisch in en 20% gebruiken we voor onder andere calamiteiten, heterdaadsituaties en handhavingsverzoeken.

In de openbare ruimte onderscheiden we circa 80 handhavingstaken die in samenspraak met stadsdelen en directies zijn verdeeld over 14 verschillende hoofdthema's. Niet alles kan worden aangepakt en keuzes zijn nodig. Bij het bepalen van de keuze kijken we naar wat de grootste problemen zijn, waar men het meeste last van heeft, welke risico's er mee spelen en de impact die de gemaakte keuze heeft ten opzichte van niet gemaakte keuzes. Het doel van dit actieplan is om inzichtelijk te maken op welke handhavingsthema's de handhavingsinzet van THOR voor het jaar 2023 zich concentreert.

In 2021 was door prioriteitstelling aan de handhaving van de Noodverordening Covid-19 niet voldoende capaciteit beschikbaar om uitvoering te geven aan de in het actieplan benoemde prioriteiten. In de eerste maanden van 2022 zijn de coronamaatregelen komen te vervallen, waardoor er weer aandacht kon worden gegeven en capaciteit beschikbaar kwam voor de uitvoering van de reguliere handhavingsprioriteiten. De verwachting is dat in 2023 de uitvoering kan worden voortgezet.

3.1.2 Inventarisatie en prioritering

THOR heeft opnieuw geïnterviewd welke handhavingsprioriteiten aanpassing behoeven en/of waar de accenten dienen te liggen. Dit is gedaan in overleg met de zeven stadsdelen en stadsdeelgebied Weesp (ambtelijk en bestuurlijk), en een aantal directies: Openbare Orde en Veiligheid (OOV), Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR), Afval & Grondstoffen (A&G) en Stadswerken. In de inzetplannen worden de adviezen van de stadsdelen opgenomen, evenals de door de directies ingebrachte aandachtspunten.

Het toekennen van prioriteit aan een handhavingsthema betekent dat:

- Dit handhavingsthema voorrang krijgt ten opzichte van de niet-geprioriteerde thema's. Dit houdt in dat we proactief toezicht organiseren. Deze thema's handhaven we programmatisch en we reserveren specifiek bestaande capaciteit voor de handhaving ervan.
- Handhavers blijven daarnaast optreden bij thema's die geen prioriteit krijgen. Dit zal echter doorgaans reactief zijn, bijvoorbeeld op basis van structurele meldingen of in heterdaadsituaties.

Bij signalen en meldingen beoordelen we of direct ingrijpen noodzakelijk is. Mocht dat niet het geval zijn, dan informeren we betrokkenen daarover. De signalen en meldingen gebruiken we om de informatiepositie over de problematiek op te bouwen. Deze informatie kan (op termijn) alsnog aanleiding zijn om handhavend op te treden.

3.1.3 Onvoorziene ontwikkelingen

Het kan gebeuren dat zich in de loop van het jaar onvoorziene ontwikkelingen voordoen en dat er structureel of substantieel moet worden afgeweken van het actieplan, met gevolgen voor de inzetcapaciteit dan wel de te behalen resultaten in een gebied. Voor tussentijdse bijstellingen die beperkt zijn in omvang is met de partners afgesproken korte lijnen te bewandelen en ambtelijk af te stemmen. Dat blijkt heel goed te werken, we weten elkaar goed te vinden. Voor grote aanvullende verzoeken geldt dat we deze op de bestuurlijke tafel bespreken zoals bij het overleg tussen burgemeester en de stadsdeelvoorzitters. De burgemeester neemt het uiteindelijke besluit over de inzet van THOR.

Voor nieuw beleid waarin een handhavingcomponent is opgenomen, is de afspraak om een handhavingparagraaf op te nemen. Deze paragraaf geeft inzicht in de reikwijdte, budget, capaciteit en prioriteit met betrekking tot de handhaving. Uitgangspunt is dat nieuw beleid niet eerder wordt vastgesteld dan wanneer voldoende uitvoeringscapaciteit is geregeld. Daarbij bestaan twee mogelijkheden, namelijk herprioritering binnen de bestaande handhavingscapaciteit of uitbreiding daarvan.

3.2 Handhavingstaken van specialistische teams

THOR voert ook een aantal handhavingstaken uit met specialistische teams. Deze teams hebben een vaste taak op basis van andere beleidskeuzes, zoals de inzet van het Nautisch Team op grond van de Nota Varen. Het Nautisch Team levert bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage aan de bestrijding van overlast te water. Bij het al dan niet prioriteren van het handhavingsthema verkeer is het bijvoorbeeld van belang om te weten wat de opgave van het specialistische team Wegsloop is. Het Team Snelle Interventies (TSI) wordt onder andere ingezet op de stedelijke handhavingsprioriteiten op plaatsen waar de problemen het grootst zijn. De teams en hun taken worden beschreven in hoofdstuk 5.

3.3 Uitwerking handhavingsprioriteiten in de inzetplannen

De stedelijke en lokale prioriteiten vertalen we in de inzetplannen die THOR in samenspraak met de stadsdelen en de directies opstelt. In de inzetplannen bepalen we waar er handhavingscapaciteit wordt ingezet. Dat verschilt per plaats, tijd en thema en duiden we in een inzetplan met een richtinggevend percentage.

Voor het vertalen van het bestuurlijk vastgestelde actieplan naar de gebied specifieke inzetplannen formuleert en monitort THOR de handhavingsopgave in samenspraak met de stadsdelen en directies. Dit gebeurt onder meer aan de hand van gesprekken tussen THOR en de afzonderlijke stadsdelen. Het is nadrukkelijk de bedoeling om in de gesprekken met de stadsdelen terug te kijken op de afgelopen periode en de daarin behaalde resultaten. Ook kijken we vooruit naar wat binnen de gestelde prioriteiten in het actieplan moet worden aangepakt.

3.4 Evaluatie en monitoring

Om te kunnen beoordelen of THOR de afgesproken doelen bereikt en de activiteiten conform het actieplan uitvoert, is inzicht nodig in de kwaliteit en de resultaten van de uitgevoerde toezichts- en handhavingactiviteiten. Een belangrijke uitdaging is het kunnen meten van de omvang van de opgave en het effect van toezicht en handhaving. Immers, het aantal meldingen van bewoners en ondernemers zegt niet alleen iets over de opgave, maar ook iets over de meldingsbereidheid. Op dezelfde wijze zegt het aantal waarnemingen en sancties niet alleen iets over de opgave, maar ook iets over de inzet van de handhavers. THOR is in gesprek en zal waar mogelijk in 2023 samen met stadsdelen en directies resultaat-indicatoren ontwikkelen. Hierdoor kunnen we het effect van de handhavingsinzet beter meten. Voor de kwartaalgesprekken is een monitor beschikbaar, die we ook met de stadsdeelbesturen delen.



4 Handhavingsprioriteiten per thema

Een gemeente heeft ongeveer 80 handhavingstaken in de openbare ruimte. Deze zijn in Amsterdam gerubriceerd naar 14 thema's. In dit hoofdstuk zijn deze thema's omschreven en onderverdeeld in stedelijke prioriteit, lokale prioriteit en geen prioriteit. Verder worden de prioriteiten van de stadsdelen aangegeven. Aan het eind van het hoofdstuk is alles samengevat in een schema.

4.1 Stedelijke handhavingsprioriteiten

In 2023 krijgen de volgende handhavingsthema's stedelijk prioriteit:

- Overlast personen
- Jeugdoverlast
- Afval en Milieu
- Overlast van horeca en coffeeshops
- Verkeer
- Evenementen
- Ondermijning

Voor de stedelijke prioriteiten gebruiken we zowel de gebiedsinzet en waar nodig de capaciteit van het Team Snelle Interventies.

4.1.1 Overlast personen

Net als vorig jaar geven alle stadsdelen en de directie Openbare Orde en Veiligheid (OOV) prioriteit aan deze handhavingstaak. Deze continueren we daarom als stedelijke prioriteit. De overlast van personen is zeer divers. Het gaat meestal om overtredingen van de Algemene Plaatselijke Verordening zoals:

- Wildplassen of -poepen
- Slapen op of aan de weg
- Hinderlijk gebruik van drank
- Verward en hinderlijk gedrag in de openbare ruimte of bij gebouwen
- Straatintimidatie
- Vandalisme
- Geluidsoverlast in de openbare ruimte (niet te verwarren met geluid afkomstig uit horeca)
- Bedelarij

Sinds 2022 nemen we stedelijke recreatie ook als onderdeel van overlast personen op. Hier doelen we op overlast voor de omgeving door recreatie bij mooi weer in de zomermaanden. Deze overlast doet zich onder meer voor op locaties die geen officiële recreatieplek zijn maar dit zijn geworden door ruimtegebrek en overlast in parken. In bepaalde delen van de stad constateren we een sterk toenemende overlast van daklozen (De Pijp en Oud Zuid), overmatig drankgebruik en geluidsoverlast (parken). Er bestaat een stedelijke brede integrale aanpak om de overlast van dak- en thuislozen tegen te gaan.

4.1.2 Jeugdoverlast

Alle stadsdelen en de directie OOV geven prioriteit aan deze handhavingstaak. Deze continueren we daarom als stedelijke prioriteit. De gedragingen die onder de noemer jeugdoverlast geschaard kunnen worden, behoren voor een belangrijk deel bij de andere thema's voor toezicht en handhaving openbare ruimte, met name 'overlast personen'. Jeugdoverlast beschrijven we toch apart, omdat jongeren vaak specifieke overlast veroorzaken, zoals groepsvorming, lawaai rond hangplekken en het uitdagen van omwonenden en autoriteiten. Daarnaast wijkt de aanpak van overlast van jongeren vaak af van de aanpak van overlast van volwassenen. Jeugdoverlast vraagt om een ketengerichte aanpak, waarin domeinen zoals handhaving, politie, zorg en onderwijs betrokken zijn. Jeugdoverlast kan ook leiden tot openbare orde problematiek. Sleutelfiguren uit een buurt, zoals buurtvaders en



-moeders kunnen een belangrijke rol spelen bij de jeugdoverlastaanpak en het vergroten van veiligheid op straat. De ervaringen van de boa's, mede in relatie tot hun veiligheid en de opmerkingen hierover vanuit de stadsdelen, zijn aanleiding voor THOR om haar rol rond dit handhavingsthema verder uit te werken.

Stadsdeel Zuid geeft aan dat hinderlijke overlast van hangjongeren rondom de Zuidas en winkelcentrum Rooswijck is toegenomen. Jeugdoverlast met verharding en criminaliteit vindt plaats in de Diamantbuurt en de Burgemeester Tellegenbuurt. Team Zuid van THOR is in aanvulling op de reguliere handhaving betrokken bij plan van aanpak op deze problematiek. Stadsgebied Weesp ziet bij de aanpak van overlast door jongeren ook een rol voor het sociaal domein waarbij gemeentelijke diensten samen optrekken.

4.1.3 Afval en milieu

Alle stadsdelen en ook de directies A&G en Stadswerken geven prioriteit aan deze handhavingstaak. Hierdoor worden ook de doelen van het college van B&W zoals benoemd in het coalitieakkoord met deze prioriteit gediend. Dit thema continueren we als stedelijke prioriteit waarbij het gaat om de aanpak van de overlast van afval in Amsterdam, veroorzaakt door bijvoorbeeld het verkeerd aanbieden van huis-, bedrijfs- en ander afval met als doel: het tegengaan van bijplaatsingen bij afvalcontainers, zwerfafval, autowrakken op de openbare weg, dumpingen van klein chemisch afval en asbest in de openbare ruimte en verontreiniging van de openbare weg.

In een schone en groene omgeving is het prettiger wonen, werken en leven. Afvaldumpingen en zwerfafval zijn van invloed op de leefbaarheid en kunnen gevaar opleveren voor bewoners en het milieu. Daarnaast kan het verkeerd aanbieden van afval leiden tot ongedierte, er is veel overlast van ratten, verkeers- onveiligheid en hoge reinigingskosten. Schade aan het openbaar groen beïnvloedt het straatbeeld en het veiligheidsgevoel op een negatieve manier. Het op een goede manier omgaan met afval draagt bovendien bij aan duurzaamheid in Amsterdam. De aanpak van fietswrakken en bootwrakken valt buiten dit thema (zie inzet specialistische teams).

Sanctionerend optreden blijft noodzakelijk. Een grote groep bewoners en bedrijven houdt zich helaas nog niet aan de afvalregels. Vanwege gemak, onwil of het ontduiken van de afvalregels. Op basis van het coalitieakkoord onderzoeken we hogere boetes en een getrappt boetesysteem.

In Nieuw-West krijgt de Aanpak hotspots Schoon Heel Veilig in 2023 verdere focus. Met informatiegestuurde

handhaving willen we aan de grote groep Amsterdammers die het wel goed doen, laten zien dat we serieus werk maken van het opsporen van de afvalovertreders en sanctionerend optreden om hen te doen stoppen.

4.1.4 Overlast van horeca en coffeeshops

Alle stadsdelen en de directie OOV geven prioriteit aan dit thema. Horecaoverlast is een breed begrip en kent vele verschijningsvormen. Binnen dit thema richten we ons op overlast in de openbare ruimte veroorzaakt door gedrag van bezoekers van horecazaken en coffeeshops (inclusief shishalounges). Dit betreft bijvoorbeeld luidruchtige bezoekers die naar huis of een ander café gaan, wildplassen en overlast van groepen rokende en drinkende bezoekers nabij woningen. THOR neemt deel aan een projectgroep onder aansturing van de afdelingen Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) van de stadsdelen om de aanbevelingen van een onderzoeksrapport over horecatoezicht nader vorm te geven. Het terugdringen van overlast bij horeca en coffeeshops nemen we mee in de projectgroep en binnen de THOR taakstelling.

4.1.5 Verkeer

Alle stadsdelen en de directie V&OR geven prioriteit aan dit thema. Amsterdam is een drukke stad met veel verkeersgebruikers. Het thema splitsen we in twee sub-thema's: verkeersveiligheid en verkeersoverlast. Bij verkeersveiligheid gaat het veelal om overtredingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) en de Algemene plaatselijke verordening (APV), gerelateerd aan bijvoorbeeld:

- Betreden van de 7,5 ton zone door zwaar (vracht)verkeer
- Tijdelijke verkeersmaatregelen en RVV-ontheffingen
- Maximale fietsparkeerduur
- Milieuzonering
- Programma luchtkwaliteit
- Programma autoluw
- Snorfiets op de rijbaan/helmplicht

Verkeersoverlast komt in vele vormen voor, zoals stank, lawaai, vervuiling, trillingen, omvang, gewicht, beperkte doorgang, drukte, opstoppingen, rondrijdende taxi's, enzovoort. De typen parkeerproblemen zijn in alle gebieden in Amsterdam nagenoeg gelijk. Er wordt foutgeparkeerd op hoeken van straten, trottoirs, fietsstroken, bij scholen, in blauwe zones, op laad- en loshavens, op invalideparkeerplaatsen en oplaadplaatsen voor elektrische auto's en autodeelplaatsen.

Binnen het thema verkeersoverlast richt de gemeente zich op voertuigen zoals auto's, touringcars, motoren, vrachtwagens, campers, aanhangwagens, snorfietsen, bromfietsen, brommobielen, (elektrische) fietsen en speed pedelecs, en bijzondere voertuigen, zoals



segways, groepsfietsen en fiets- en paardentaxi's. Maar ook is er aandacht voor het gebruik en verhuur van elektrische voertuigen (E-scooters, E-bikes, E-steps) door scholieren en toeristen dat toeneemt.

De fiets is cruciaal in het leefbaar en bereikbaar houden van Amsterdam. Het gebruik van de fiets leidt ook tot een grote vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Het is daarom belangrijk om de fietsparkeercapaciteit op peil te houden en wrakken die plek innemen te verwijderen. Daarnaast zijn fietscoaches actief om onder andere te wijzen op het juist stallen van fietsen.

Bovenstaande handhavingstaken worden vooral uitgevoerd door specialistische teams en zijn daarmee een gegeven. De prioritering in dit actieplan is wel relevant voor de handhaving van de gebiedsteams, die vooral gericht is op de handhaving van parkeeroverlast en blauwe zones.

4.1.6 Evenementen

Grootschalige evenementen hebben een stadsdeel overschrijdend karakter en zijn daardoor stedelijke prioriteit. Deze keuze wordt door alle stadsdelen en OOV onderschreven. Binnen dit thema richt THOR zich ook op de aanpak van hinder en overlast in de omgeving van de evenementenlocaties (ook op het water). Dit betreft zowel de locaties van de circa 1.000 vergunde evenementen, als de grootschalige bijeenkomstgebouwen zoals de Arena, de Ziggo Dome, AFAS Live, de RAI en het Olympisch Stadion. Grootschalige evenementen komen vaak jaarlijks terug, ook in parken zoals het Westpark waarbij inzet en handhaving vanuit THOR gewenst is ten behoeve van de leefbaarheid.

De inzet bepalen we op basis van de ervaringen en evaluaties van voorgaande jaren, alsmede de actualiteit. De hinder en overlast betreft onder andere parkeeroverlast, openbare dronkenschap, wildplassen, achterlaten van afval, illegale kaartverkoop en aanbieden van diensten op of aan de openbare weg. Het kan ook om drukte gaan waarbij behoefte is aan crowdmanagement waarbij we samenwerken met andere gemeentelijke onderdelen. Allemaal overtredingen die ook onder andere handhavingsthema's kunnen vallen, maar die (toch) onder het aparte thema Evenementen zijn geschaard, omdat de handhavingsoorzakende gepland is en vooraf wordt afgestemd (o.a. in sub vijfhoek) met de ketenpartners van VTH en veiligheidscoördinatoren, het Stedelijk Evenementenbureau, OOV, politie en de organisatoren.

4.1.7 Ondernijming

Ondernijming is de vermenging van de onderwereld met de bovenwereld. Het is een maatschappelijk probleem waar veel (zware) criminaliteit onder valt. Het beïnvloedt negatief de veiligheid, de leefbaarheid in wijken en buurten, financieel-economische structuren en maatschappelijke voorzieningen. Ook tast het onze democratie en gezagsstructuren aan. Dit hoeft niet altijd crimineel te zijn, maar het is wel in ernstige mate ontwrichtend.

Ondernijming merken we met inachtneming van een beperkte rol van THOR als stedelijke handhavingsprioriteit aan. In het kader van ondernijming voert THOR controles uit op het digitaal opkoopregister (DOR). Dit gebeurt door een specialistisch team (zie hoofdstuk 5.6.3). Ook in 2023 gaan we daar mee door.

De rol die THOR zou kunnen vervullen is signaleren van vermoeden van ondermijning. Wij zijn immers continue in de stad aanwezig. In 2022 hebben we onderzocht of deze rol met betrekking tot ondermijning gewenst is. Immers, de inzet van THOR betreft de leefbaarheid en de veiligheid van handhavers mag niet in het geding komen. Bij een signalerende rol van THOR hoort dat de handhavers daarvoor opgeleid en toegerust zijn. Denk hierbij aan het goed kunnen muteren van een waarneming zodat deze bij de juiste partij terecht komt. In 2022 onderzochten we met een specialistische groep handhavers deze mogelijkheid en testten we wat er nodig is. In 2023 bepalen we of we dit breder uitzetten binnen THOR.

4.2 Lokale prioriteiten

4.2.1 Bouw/Werken in de openbare ruimte

Dit thema heeft betrekking op (bouw-)werkzaamheden in de openbare ruimte (WIOR) en door bouwwerkzaamheden veroorzaakte hinder in de openbare ruimte. Voorheen werden alleen wegwerkzaamheden en graafwerkzaamheden die een WIOR-vergunning behoeven onder dit thema geschaard. Verkeershinder, objecten in de openbare ruimte vielen onder andere thema's. Omdat veel stadsdelen bouw gerelateerde overlast als een thema noemden, is Bouw/WIOR nu als één handhavingsthema benoemd. De overlast zit in de hoeveelheid bouwprojecten waarbij de vergunningvoorschriften niet worden nageleefd. Door dichte bebouwing en hoge bevolkingsdichtheid is de druk op de openbare ruimte groot. Het niet naleven van de voorschriften veroorzaakt al snel hinder, irritatie en overlast. Naast THOR hebben de afdelingen bouw van de stadsdelen ook een rol in de handhaving.

De stadsdelen Centrum, Zuid, Noord, West en stadsdeelgebied Weesp hebben Bouw/Werken in de openbare ruimte als lokale prioriteit genoemd. Zuid-oost heeft Bouw/Werken in de openbare ruimte als lokale prioriteit in 2023 laten vervallen ten gunste van onder andere overlast personen.

4.2.2 Overlast op en bij het water

De handhavingstaak rond dit thema wordt in belangrijke mate uitgevoerd door het specialistische Team Nautisch Toezicht en Handhaving. In het hoofdstuk Handhavingstaken Specialistische Teams gaan we hier verder op in. Binnen dit thema richt THOR zich vooral op geluidsoverlast van bezoekers op het water en aan de kades (integrale aanpak), op overlast door het werven van klanten voor rondvaartboten en andere toeristische attracties op en rondom het water.

De stadsdelen Zuid, Noord, Centrum, Oost en stadsdeelgebied Weesp benoemden dit als lokale prioriteit. Stadsdeel Noord benoemt dit thema als prioriteit voor 2023 om, na een rustige zomer in 2022, ook de volgende zomer rustig te kunnen laten verlopen. Daarnaast benoemt VTH de overlast op water gericht op vaartuigen. Zo heeft THOR een rol in het signaleren, lichten en afvoeren van gezonken voertuigen, het controleren van liggeld en het handhaven op verkeerd afmeren.

4.2.3 Recreatie overlast bij en rondom water

In het Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2022 was stedelijke recreatie opgenomen als onderdeel van de stedelijke handhavingprioriteit 'Overlast personen'. Hier wordt bedoeld op overlast voor de omgeving door recreatie bij mooi weer, waarbij de piek in de zomermaanden ligt. Deze overlast doet zich hoofdzakelijk voor op locaties in de woonomgeving die geen officiële recreatieplek zijn. Tijdens warme zomerperiodes hebben we afgelopen jaren het gebruik van recreatieplekken aan het water sterk zien toenemen. Het water en de oevers zijn onmisbaar als plek om te ontspannen en af te koelen. Denk aan de Bogortuin, Marineterrein, Park Somerlust en Schinkeleiland. Op deze locaties recreëren mensen niet alleen áán het water (barbecueën, picknicken, zonnen, etc.), er wordt ook veel gezwommen waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan met kruisend verkeer; zwemmers en boten.

Stadsdelen Oost en Nieuw-West benoemen specifiek de seizoensgebonden zwem- en recreatieoverlast en stellen voor de stedelijke sturing en aanpak voort te zetten. Hierbij valt te denken aan preventieve inzet van hosts/toezichhouders zodat de lokale schaarse capaciteit van handhaving niet of in veel mindere mate aangesproken hoeft te worden.

4.2.4 Vercommercialisering van de openbare ruimte en graffiti

Voorheen werden alleen wildplakken, graffiti, flyeren en ongeoorloofde reclame als thema benoemd. Diensten aanbieden, rondleidingen, klanten de zaak inlokken en dergelijke overlast gevende commerciële activiteiten werden onder andere thema's geschaard (met name: overlast personen). Veel van deze overlast kan ook onder de noemer 'vercommercialisering van de openbare ruimte' worden ondergebracht en daarom is dit samengevoegd tot één handhavingsthema. Op dit thema werken we nauw samen met de afdeling Schoon van Stadswerken. Onder dit thema vallen ook rondleidingen.

Stadsdeel Centrum heeft dit als prioriteit genoemd.





4.2.5 Overlast rond markten

Binnen dit thema richten we ons niet op het toezicht en de handhaving van de marktverordening. Afdeling Markten voert het toezicht op de markt uit tijdens de marktjiden. De aanpak van THOR beperkt zich tijdens de marktjiden tot de aanpak van overlast zoals fietsen op de markt, (bedrijfs)afval buiten het marktterrein, parkeren door bezoekers en marktkoopmannen in de omgeving van de markt en op laad- en losplekken.

De stadsdelen Noord, West en Oost en stadsdeelgebied Weesp hebben hier prioriteit aan toegekend.

4.2.6 Vuurwerkoverlast

Sinds 2020 werkt Amsterdam aan een meerjarige aanpak om de viering van de jaarwisseling feestelijker en veiliger te maken voor haar inwoners en bezoekers, met veel minder incidenten en overlast door (consumenten-)vuurwerk. De raad heeft in maart 2021 ingestemd met een lokaal afsteekverbod voor consumentenvuurwerk. Daarnaast spant de gemeente zich in om vieringen te organiseren om Amsterdammers een alternatief te bieden voor het afsteken van vuurwerk. Een landelijk verbod op consumentenvuurwerk blijft vooralsnog uit. Dit legt een extra druk op het Amsterdamse afsteekverbod en een fors beslag op de capaciteit van de politie en THOR. Het is de afgelopen jaren niet haalbaar gebleken om structureel voldoende capaciteit beschikbaar te krijgen om effectief te zijn in het handhaven van het verbod. THOR onderzoekt de mogelijkheden om in de maand december samen met de politie gecoördineerde acties uit te voeren.

Stadsdelen West en stadsdeelgebied Weesp hebben hier prioriteit aan toegekend.

4.2.7 Objecten in de openbare ruimte

Bewoners en ondernemers hebben toestemming nodig voor het plaatsen van een container, mobiel toilet, uitstalling, reclamebord of ander object op straat, stoep of een parkeervak. THOR richt zich binnen dit thema op de aanpak van illegaal en/of hinderlijk geplaatste objecten.

Stadsdelen Centrum, West en stadsdeelgebied Weesp hebben hier prioriteit aan toegekend.

4.3 Geen Prioriteit

4.3.1 Dierenwelzijn en -overlast

Het gebiedsteam Noord benoemt het handhaven op loslopende honden, maar benoemt dierenwelzijn/overlast niet als prioriteit gezien de afweging met de andere prioriteiten. Ook Zuid benoemt het niet als prioriteit vanwege de afweging met andere prioriteiten maar geeft aan dat er overlast is door honden die loslopen in parken en groenstroken langs wateren.

Omdat deze problematiek niet als prioriteit is aangemerkt, treden we op dit thema alleen in heterdaad-situaties op. Het handhaven op hondenoverlast kan door THOR wel worden meegenomen in haar reguliere werkzaamheden.

4.4 Schematische weergave handhavingsprioriteiten 2022

De beschikbare capaciteit per stadsdeel zetten we in op de stedelijke prioriteiten en de lokale prioriteiten. De stedelijke prioriteiten voeren we in alle stadsdelen uit. Dat heeft onder andere te maken met het stadsdeel overstijgende aspect van de problematiek. Daarmee voorkomen we verdringing en verplaatsing van het probleem. De specifieke aandachtspunten van de stadsdelen inzake de stedelijke prioriteiten werken we uit in de inzetplannen.

Zuid benadrukt dat de drukte- en leefbaarheidsproblematiek het gevolg is van de aantrekkingskracht van de centrumgebieden (Museumkwartier, Oude Pijp en Vondelpark) aan de noordzijde van Zuid als ook de overloop uit de binnenstad.

West vraagt om te kijken naar meer specifiek gerichte inzet (intensiever en langduriger) op een paar onderwerpen, in plaats van de inzet te verspreiden op alle prioriteiten. Ook vraagt West om meer analyse en advies te betrekken bij de prioritering: analyse van de wijken vanuit handhaving, gebied en veiligheid.

	West	Nieuw-West	Zuid	Zuidoost	Oost	Noord	Centrum	Weesp/ Driemond
Stedelijke prioriteit								
Overlast personen	X	X	X	X	X	X	X	X
Jeugdoverlast	X	X	X	X	X	X	X	X
Afval en milieu	X	X	X	X	X	X	X	X
Horeca/coffeeshops	X	X	X	X	X	X	X	X
Verkeer	X	X	X	X	X	X	X	X
Evenementen	X	X	X	X	X	X	X	X
Ondermijning	X	X	X	X	X	X	X	X
Lokale prioriteit								
Bouw/werken in o.r.	X		X			X	X	X
Overlast op/bij water			X		X	X	X	X
Recreatie overlast bij en rondom water		X			X			
Vercommercialisering							X	
Markten	X				X	X		X
Vuurwerkoverlast	X							X
Objecten in o.r.	X						X	X

5 Handhavingstaken specialistische teams

THOR voert een aantal handhavingstaken uit met specialistische teams. Deze teams hebben een vaste taak, waarbij we prioriteren op basis van andere beleidskeuzes.

Hoewel we de hoofdtaak van deze teams niet jaarlijks herijken in het actieplan, zijn de activiteiten van deze teams hiervoor wel relevant:

- Omdat zij vaak onderdeel zijn van te prioriteren handhavingsthema's.
- Als bijvoorbeeld de onderwerpen Verkeer of Ondernijning geen prioriteit zouden krijgen in het actieplan, dan is het relevant om te weten dat er een team Taxi/Zwaar verkeer en een team Digitaal Opkoop Register (ter voorkoming van heling) bestaat, dat doorgaat met handhaven.
- Omdat er sprake is van samenhangende handhavingsthema's.
- Bijvoorbeeld: het bestaan van handhavers in het openbaar vervoer (Domein 4) kan van invloed zijn op de handavingsbehoefte in het aangrenzende handhavingsthema Overlast Personen. Domein 4 handhavers hebben alleen 'overlast personen' rondom het OV als taakgebied.
- Omdat het soms (toch) wenselijk is om binnen de vastgestelde hoofdtaak extra richting te geven aan de activiteiten van het specialistische team.
- De aandacht van het Taxi/motorteam was vorige jaren vooral gericht op snorfietsen en taxi's. Op dit moment zetten we dit team ook projectmatig in op het zware verkeer dat het centrum inrijdt. Dit ter bescherming van de bruggen en kademuren in het centrum.

Hierna volgt een opsomming van de specialistische teams en hun taken.

5.1 Team Snelle Interventies (TSI)

Het Team Snelle Interventies (TSI) heeft tot taak om, in aanvulling op de gebiedsgebonden en specialistische inzet, te zorgen voor projectmatige interventies en acties in de stad daar waar de opgave en actualiteit dat vragen. Het takenpakket en bevoegdheden van TSI zijn integraal en gelijk aan dat van de gebiedsteams. De informatie rondom deze inzet en prioriteiten komt onder andere uit de (kwartaal)gesprekken met stadsdelen en de directies.

Daarnaast heeft TSI een aantal eigen stedelijke thema's zoals op dit moment de handhaving op taxi's en de controle op zwaar verkeer in het kader van het programma Bruggen en Kademuren. Voor deze stedelijke thema's zijn er vaste afspraken over de inzet gemaakt. Daarna geldt als hoogste prioriteit dat TSI de inzet in gebieden aanvult als deze onder een bepaalde bezettingsnorm uitkomt. Dit om te garanderen dat de handhavers in de gebieden veilig naar buiten kunnen en er aandacht is voor de gestelde prioriteiten. In samenwerking met de collega's uit het gebied wordt de overgebleven capaciteit ingezet op de in de gebieden geldende geprioriteerde thema's. Dit gebeurt op basis van informatie uit verschillende bronnen.

5.1.1 Taxi

Een aantal TSI handhavers is gespecialiseerd in het thema taxi. Zij handhaven met name de naleving van de taxiverordening en voeren naast de dagelijkse reguliere controles, zeer regelmatig diverse integrale controles uit samen met ketenpartners zoals politie, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en uitkeringsinstanties.



Momenteel wordt er gewerkt aan nieuw taxibeleid. Dit wordt vermoedelijk in de tweede helft van 2023 ingevoerd. Vooruitlopend hierop wordt de pilot Oudezijde geïnitieerd. In deze pilot starten we in lijn met het nieuwe beleid rondom het Waterlooplein/Nieuwmarkt, met het testen van het weren en selectief toegang geven van taxi's. Mede op basis van de pilotresultaten wordt in 2023 gestart met de inzet van kenteken-camera's op hotspotzones en het verminderen van de taxi-overlast in onder andere de Leidsepleinbuurt.

De taakstelling en prioriteiten met betrekking tot dit thema zijn tot stand gekomen in overleg met V&OR en het bestuur.

5.1.2 Motorhandhaving (relatie met thema Verkeer)

Dagelijks zijn er zo'n vier handhavers op de motor in de stad actief. Zij zijn voornamelijk inzetbaar voor acties rondom verkeer. De belangrijkste thema's hierbij zijn de handhaving op taxi, snor- en bromfiets en zwaar verkeer. Handhaving heeft verder geen bevoegdheden rondom rijdend verkeer. De motorhandhaving is er eveneens voor de veiligheid van de andere collega's. Door hun wendbaarheid en snelheid kunnen zij snel ter plaatse zijn om assistentie te verlenen.

5.1.3 Bruggen en kademuren

Vanwege het behoud van de kwetsbare bruggen en kademuren in de binnenstad zijn door het Programma Bruggen en Kademuren, project Zone zwaar verkeer, de regels voor (handhaving van) de 7,5t-zone in het centrum aangescherpt. TSI richt zich met een aantal motorhandhavers op de naleving van de regels en de strengere ontheffingsvoorschriften. Hoewel de pilot camerahandhaving op zwaar verkeer nog geëvalueerd moet worden, is de indruk dat de naleving van de aangescherpte regels met de inzet van de kenteken-camera's flink is verbeterd. Dit blijkt uit de afname van het aantal geflitste voertuigen dat zonder ontheffing de 7,5t-zone inrijdt.

5.2 Team Boa Binnen (o.a. voor handhavingstaken met camerabeelden)

Dit team is deels ondersteunend aan andere THOR-onderdelen. De werkzaamheden van het team vinden zowel binnen als buiten plaats. Het team controleert onder meer of alle bonnen juist en compleet worden doorgestuurd naar de invorderingsinstanties (kwaliteitscontrole).

Daarnaast voert dit team een aantal specialistische handhavingstaken uit aan de hand van camerabeelden van kentekencamera's, inclusief de maandelijkse schouw ten behoeve van het CVOM (camera handhaving). Binnen het team controleren handhavers ook het Digitaal Opkopers Register. De vierde taak van dit team is het beheer, administreren en de eventuele verkoop van weggesleepte voertuigen. Daarbij hoort ook het beheer van de hal waar we weggesleepte voertuigen stationeren.

5.2.1 Kwaliteitscontrole, CityControl

Het team controleert het sanctionerend optreden (bonnen) van alle boa's bij THOR. De kwaliteitseisen van de Belastingdienst en Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) zijn hierbij leidend. In 2023 starten we met het controleren van waarnemingen in het kader van het verbeteren van de kwaliteit van de informatie gestuurde handhaving.

5.2.2 Camerahandhaving

Er bestaat een brede behoefte en urgentie om beleidsdoelstellingen voor de leefbaarheid met betrekking tot verkeer, digitaal te gaan handhaven, waarbij we de privacy van bewoners, ondernemers en bezoekers in acht nemen. Met het basisnetwerk kentekencamera's handhaven we op grote opgaven zoals de milieuzones, autoluwe stad, zwaar verkeer en in de nabije toekomst ook op touringcars, helmplicht en logistiek.

5.2.2.1 Milieuzones

THOR heeft met Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) en Ruimte en Duurzaamheid (R&D) een samenwerkingsverband wat de Milieuzone betreft. R&D is beleidsverantwoordelijk en financier. THOR en V&OR zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

Langs de A10 hangen ruim 70 kentekencamera's waarmee de milieuzones voor diesel (vrachtauto's, touringcars, OV-bussen) worden gehandhaafd. De bestaande milieuzone wordt in het kader van het vastgestelde Actieplan Schone Lucht de komende periode stapsgewijs uitgebreid.

5.2.2.2 Zwaar verkeer

THOR heeft een periode het verbod van zwaar verkeer (zwaarder dan 3,5 ton) in de Piet Hein Tunnel gehandhaafd aan de hand van camerabeelden. Er zijn op dit moment geen kentekencamera's meer in de Piet Heintunnel. De Piet Heintunnel valt nu weer onder handhaving van de reguliere milieuzone. De camera-handhaving op zwaar verkeer (7,5 ton) is in het najaar 2022 ondergebracht bij team BOA binnen.

5.2.2.3 Autoluwe stad

In het derde kwartaal van 2022 is er gestart met de Pilot Autoluwe Munt. Het doel is de overlast in bepaalde gebieden in het centrum die veroorzaakt wordt door rondjes rijdend verkeer (waaronder taxi's), vooral tijdens de weekendnachten tegen te gaan. In het tweede of derde kwartaal van 2023 wordt gestart met de Pilot Oudezijde. Met deze pilot probeert de gemeente de verkeeroverlast in de oude binnenstad (Lastage, Nieuwmarkt en Zuidelijke Burgwallen) tegen te gaan met de plaatsing van 12 camera's.

5.2.2.4 Snorfiets op de rijbaan/helmplicht

Sinds eind 2021 registreren kentekencamera's in de stad of snor- en bromfietsen op de rijbaan rijden. Overtreders krijgen een boete thuisgestuurd. Naast vaste kentekencamera's zijn ook verplaatsbare camera's geactiveerd. Eind 2022 vindt er een evaluatie van deze proef plaats en bepalen we of we de camera-handhaving op de snorfiets continueren.

Vanaf 1 januari 2023 gaat de landelijke helmplicht voor snorfietsers in. Momenteel wordt verkend of camera-handhaving voor brom/snor is toegestaan als middel om de helmdracht te constateren.

5.2.3 Digitaal Opkoop Register (relatie met thema Ondernijning)

Dit THOR team ziet toe op de naleving van artikel 2.28 en 2.29 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Deze artikelen verplichten handelaren onder meer tot het registreren van bepaalde opgekochte goederen

om heling te voorkomen. Behalve het uitvoeren van de kerntaak van het DOR-team, namelijk uitvoering van registercontroles (zowel digitaal als fysiek), is prioriteit gegeven aan ondernijningsdoelstellingen in de vorm van het doorgeven van signalen van ondernijning. Naast het uitvoeren van reguliere controles door de stad bij alle handelaren in tweedehandsgoederen, levert het team inzet in de Ondernijningsbrigade (flexibele uren) en in de stadsdelen (soms gezamenlijk optreden met de politie).

5.3 Openbaar vervoer

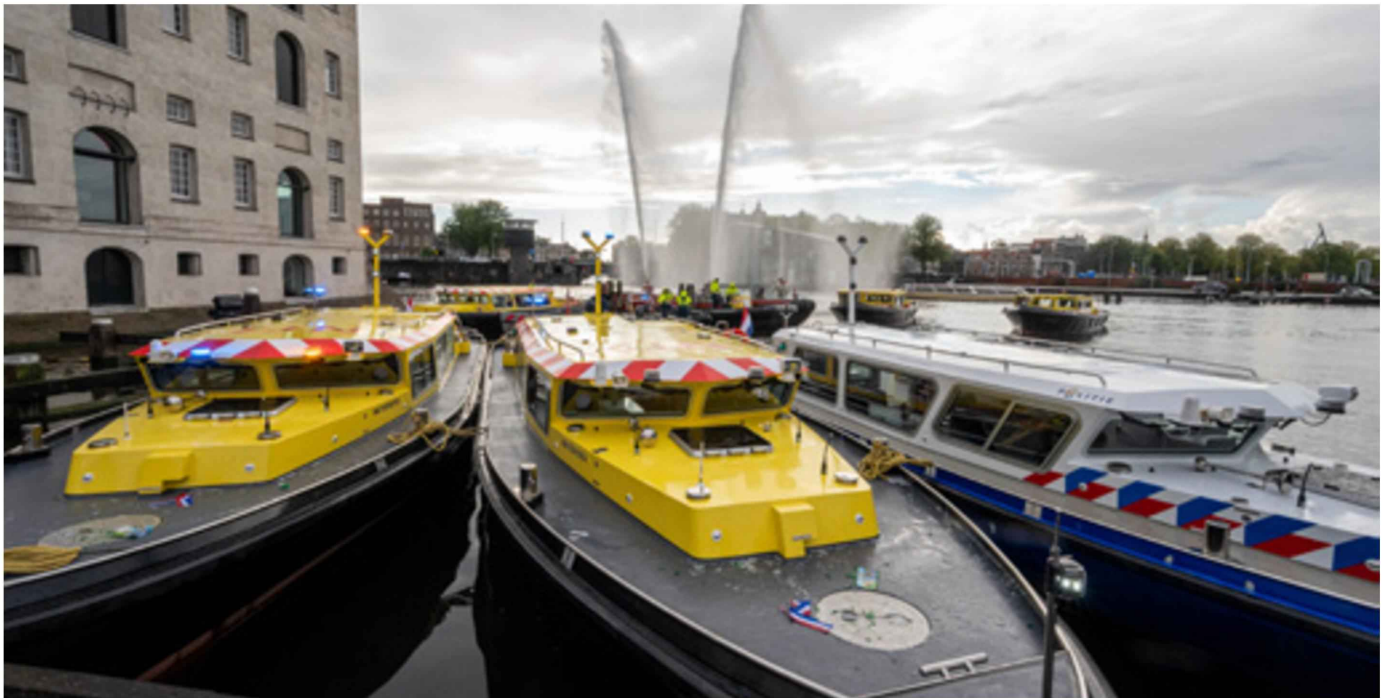
Het team Veiligheid Openbaar Vervoer van THOR (VOV) zorgt samen met de verschillende ketenpartners voor een sociaal veilig openbaar vervoer. Jaarlijks wordt een monitor Sociale Veiligheid OV en een evaluatie/inzetplan opgesteld. De evaluatie/inzetplan wordt ter instemming aan de burgemeester voorgelegd en de wethouder Verkeer en Vervoer krijgt het plan ter kennisname.

Het team Veiligheid Openbaar Vervoer werkt volgens een informatie gestuurde aanpak. Daarbij werken we via gezamenlijk overleg, informatiedeling en evaluatie intensief samen met andere partners in het OV domein. Criminaliteit gaan we tegen door op risicolocaties en tijden aanwezig te zijn. Sinds januari 2022 heeft THOR de coördinatietaken van de politie binnen het VOV-team overgenomen. Eind 2022 volgt een evaluatie hiervan.

5.4 Team Fietsparkeren

De (e-)fiets is cruciaal voor het leefbaar en bereikbaar houden van Amsterdam. In vergelijking met andere vervoermiddelen in de stad is de fiets gezond, goedkoop en schoon. Bewoners, ondernemers en bezoekers van Amsterdam omarmen dit vervoermiddel dan ook massaal en de gemeente ondersteunt dit. Van de verplaatsingen binnen de Ring wordt meer dan 50% met de fiets afgelegd.

Het toegenomen gebruik van de fiets leidt tot een grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Deze worden daarom in de woonbuurten, ov-knooppunten en in winkelgebieden bijgebouwd. Ook nieuwe ontwikkelingen, zoals flitsbezorging en darkstores zorgen voor meer fietsparkeerdrukke waar niet altijd genoeg ruimte voor is. Amsterdam wil op een kosten-effectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit verhogen, met oog voor andere gebruikers van de openbare ruimte. Dit begint met het goed benutten van de bestaande fietsvoorzieningen.



Het Team Fietsparkeren dat valt onder Specialisme Buiten, zet zich in om het aantal ongebruikte (en te lang geparkeerde) fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen en de openbare ruimte (handhaving 6 wekenregel) bezet houdt tot een minimum te beperken. De kosten voor het verwijderen van wrakken, verwaarloosde en ongebruikte fietsen zijn namelijk veel lager dan die voor het bijplaatsen van (extra) fietsnietjes. Zolang voor handavingsinzet capaciteitsuitbreiding niet nodig is, besparen we daarmee geld en wordt er geen extra druk gelegd op de openbare ruimte.

Activiteiten:

- Verwijderen van fietswrakken, verwaarloosde, ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen.
- Afhandelen van meldingen van bewoners.
- Voorkomen dichtslibben rekken.
- Faciliteren actieve fietsers.
- Inzet fietscoaches op drukke locaties.

5.5 Nautisch Team (relatie met thema overlast op en rondom het water)

Sinds 31 december 2019 is het team Nautisch Toezicht en Handhaving onderdeel van THOR (Specialismen Buiten). De reguliere taken betreffen zowel de nautische vaarregels op het water (vlot en veilig gebruik van de vaarweg) als de aanpak van overlast op het water. De aanpak van overlast op het water gebeurt in samenwerking met de THOR-handhavers op de wal als ook de ketenpartners.

Jaarlijks maken we een inzetplan water dat we afstemmen met het programma Varen. Dit inzetplan water leggen we ter instemming aan de burgemeester voor. De wethouder Verkeer en Vervoer ontvangt het plan ter kennisname.

De prioriteiten van het team Nautisch zijn in 2023:

- Toezicht op vlot en veilig scheepvaart verkeer.
- Handhaven op geluid en snelheid.
- Controle op binnenhavengeld.
- Vrijmaken van kades en oevers.
- Handhaven op illegale passagiersvaart en aanbieden daarvan.
- Handhaving op specifieke overlastlocaties op het water.
- Handhaving 12+-maatregel (overlast van grote groepen in boten).

5.6 Wegsleep

Het team Wegsleep werkt aan de hand van een prioriteitenlijst die een aantal jaren geleden met (stadsdeel-) bestuurders is afgestemd. Als er veel behoefte is aan verslepingen en er prioriteit moet worden toegekend, dan hanteert het team de volgende vastgestelde criteria (in volgorde van belangrijkheid):

- Vrijmaken invalidenparkeerplaatsen.
- Calamiteiten.
- Evenementen.
- Markten (vrijmaken t.b.v. opbouw kramen e.d.).
- Tijdelijke verkeersmaatregelen.

- Vrijmaken: stopverboden en vergunninghoudersplaatsen (autodeelplaatsen, artsenplaatsen e.d.).
- Vrijmaken elektrische oplaadplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen.
- Vrijmaken openbaar vervoersroutes.
- Verwijderen wegens belemmering bushalte, kruispunt of uitrit.
- Slepen in opdracht van belastingdienst of Bond van Verzekeraars (m.n. veiligstellen van gestolen voertuigen).
- Wegslepen wegens grote openstaande (parkeer-) belastingschuld.

5.7 Toezichtpalet

In 2022 is gestart met de op- en inrichting van een nieuwe afdeling Toezichtpalet die we toevoegen aan de operatie van THOR. Deze afdeling draagt bij aan de opgave om de stad leefbaar, veilig en schoon te houden voor iedereen in Amsterdam. Als onderdeel van THOR is de afdeling verantwoordelijk voor het opleiden van boa's en het uitvoeren van diverse toezichthoudende taken in de openbare ruimte.

5.7.1 Boa's in opleiding (BIO's)

De BIO's leiden we in 6 tot 9 maanden op tot volwaardig en gecertificeerde boa's. Dagelijks leren de BIO's, naast hun (theoretische) opleiding, in de praktijk wat het vak behelst. Hiertoe worden zij door senioren en begeleiders meegenomen de stad in en/of lopen zij mee met de bestaande teams. Deze praktijkperiode betekent tevens een uitgebreid inwerkproces waarin wordt geleerd te observeren, te rapporteren en handelend op te treden.

5.7.2 Coaches openbare ruimte (o.a. fietscoaches)

De coaches attenderen proactief op de fietsparkeerrules en verwijzen naar de juiste stallingsplekken. Zij zijn zichtbaar aanwezig om te zorgen voor een fietsvrije omgeving om hiermee gevaarlijke situaties te voorkomen en voetgangers zoveel mogelijk ruimte te geven. Op de Wallen en het Rembrandtplein zijn daarnaast ook hosts actief. De hosts en de coaches worden in de praktijk ook vaak benaderd door bezoekers die om informatie over de omgeving vragen. Zowel de hosts als de coaches hebben daarnaast een signalerende rol richting handhaving en de politie.

5.7.3 Gastvrouwen/gastheren

De gastvrouwen/heren werken opgavegericht en dragen door te signaleren en te registreren, bij aan efficiënte en informatie gestuurde handhaving. De functie gastvrouw/heer openbare ruimte is een additionele functie ter aanvulling van de handhavingketen. De gastvrouwen/heren signaleren en registreren

afwijkingen in de openbare ruimte. Dit kunnen signalen zijn van zeer verschillende aard. Dit kan van een losliggende stoeptegel tot overlast door jongeren zijn.

De gastvrouw/heer draagt bij aan de leefbaarheid in de buurt door niet alleen te observeren maar ook te luisteren naar de signalen die uit de wijk komen en deze te rapporteren.

5.7.4 Team toezichthouders bijplaatsingen

Voor de afvalproblematiek rond huiselijk afval is bestuurlijk gekozen voor een integrale aanpak: de Aanpak Bijplaatsingen (ABP). Ook THOR maakt voor wat betreft de handhaving deel uit van deze aanpak. Met de Aanpak Bijplaatsingen zorgen we ervoor dat de basis op orde is. Verder informeren we de Amsterdammer over de afvalregels, laten we locaties schoon achter en plegen we interventies en publiekscampagnes om gedragsverandering en buurtgerichte betrokkenheid bij een schone straat te bewerkstelligen. In 2022 is besloten de Aanpak Bijplaatsingen (inclusief de inzet van toezichthouders afval) structureel en duurzaam te borgen in de organisatie. Er is hiervoor een speciaal team gevormd van toezichthouders.

5.8 Meldkamer en kaskantoor

De meldkamer is cruciaal en levert een bijdrage aan het informatie gestuurd handhaven. Tevens vervult de meldkamer de communicatie met de handhavers op straat en met de politie.

Dit team vervult een belangrijke ondersteunende taak voor andere THOR onderdelen.

5.8.1 Cameratoezicht Ruimte (CCTR)

De taak van team Centrale Cameratoezicht Ruimte (CCTR) is het real-time bekijken van camerabeelden van de ruim 200 gemeentelijke openbare orde camera's. Zij hebben als taak overtredingen waar te nemen en indien noodzakelijk (direct) actie te ondernemen door via de meldkamer van politie of handhaving inzet te vragen. Daarnaast is het hun taak om mee te kijken als veiligheidsbackup voor zowel politie als collega's van THOR. De medewerkers werken vanuit een ruimte op locatie bij de politie. CCTR is een belangrijke ondersteuner en schakel in de operatie van handhaving en politie. De burgemeester stelt de cameragebieden vast en besluit over eventuele bijplaatsingen van camera's. De inhoud van de opdracht die bij een cameragebied hoort, komt tot stand in samenspraak met OOV, het stadsdeel en THOR.

5.8.2 Meldingen en regie

De belangrijkste taak van de meldkamer is het waarborgen van de veiligheid van de handhavers buiten. De meldkamer staat continu in contact met de handhavers en kunnen extra versterking inschakelen van zowel collega handhavers als de politie. Daarnaast wordt vanuit de meldkamer de regie gevoerd op de inzet bij grote evenementen als Koningsdag, Pride en Oud en Nieuw. Ook verzoeken voor het wegslepen van voertuigen en andere meldingen door burgers worden via het Actie Service Center (ASC) en de meldkamer uitgezet bij de handhavers.

5.8.3 Kaskantoor

Het kaskantoor doet 24/7 de afhandeling van de betalingen en het retourneren van weggesleepte auto's aan burgers en ondernemers.

5.8.4 Verzinkbare palen

De ruim 100 verzinkbare palen in de stad hebben een anti-terreur functie of dienen voor het afsluiten van de weg. Door ze te laten verzinken krijgen hulpdiensten en onderhoudsprofessionals te allen tijde toegang tot afgeschermd gebied. De bediening door de meldkamer gebeurt alleen in geval van nood of bij het niet goed functioneren van transponders of herkenning van de voertuigen.



6 Ontwikkelingen in 2022

Een flink aantal taken kon ondanks de corona-invloed begin 2022 verder uitgewerkt worden en zal ook in 2023 aandacht krijgen. In dit hoofdstuk staan de belangrijkste ontwikkelingen.

- Nadat Weesp in 2019 ambtelijk is gefuseerd met Amsterdam, werd Weesp bij de gemeentelijke herindeling in 2022 Weesp een stadsgebied van Amsterdam.
- Handhavingscapaciteit blijft – over de gehele linie – een aandachtspunt. We zijn met een minimale capaciteit vaker in staat acties uit te voeren op straat, in het openbaar vervoer en op het water. Maar we zijn niet permanent aanwezig: op piekmomenten (nachten, weekenden) lukt dit nog niet.
- De voorbereiding en afstemming van de inzetplannen zijn in 2022 verder uitgewerkt, waardoor THOR steeds gericht haar capaciteit kan inzetten op de juiste tijdstippen en locaties en kan nagaan welk effect hiermee wordt bereikt. In 2023 wordt gewerkt aan een verdere ontwikkeling van de monitoring en verantwoording van de handavingsinzet, zodat we dit mee kunnen nemen in gesprekken met collega-directies en stadsdelen als ook in toekomstige actieplannen.
- Er wordt meer technologie ingezet, mede vanwege de schaarste aan boa's en de verhoogde pakkans.
- In 2022 is gestart met de op- en inrichting van een nieuwe afdeling Toezichtpalet.
- Er wordt continue gewerkt aan de opgave voor THOR, de stadsdelen en OOV om handhaving in de openbare ruimte een goede plek te laten krijgen in de lokale netwerken en structuren van de gebieden.
- In 2021 is samen met Rotterdam en Breda een pilot gestart waarbij aan boa's in domein I bevoegdheden worden toegekend voor handhaving op de gehele straattaximarkt met betrekking tot een aantal taxi-specifieke feitcodes. Deze pilot loopt door tot eind 2023.
- De pilot korte wapenstok is per 1 juli 2022 beëindigd. Het WODC heeft in opdracht van het Ministerie van Justitie en Veiligheid de pilot geëvalueerd. Gekeken wordt of de Amsterdamse boa's in domein 1 situationeel met de korte wapenstok kunnen worden uitgerust.
- Het handavingsvraagstuk op de 30km/u in de stad zoals vastgesteld door de raad in 2021 ligt bij de politie. Handhaving dient vooral plaats te vinden door de inzet van techniek. Gelet op de ervaring met cameratoepassing wordt deze mogelijkheid verkend door V&OR, THOR, politie en (CV)OM.
- Flietsbezorging vanuit zogenaamde darkstores is in relatief korte tijd opgekomen in Amsterdam. Op verschillende overlastaspecten die hierdoor zijn ontstaan wordt gehandhaafd.

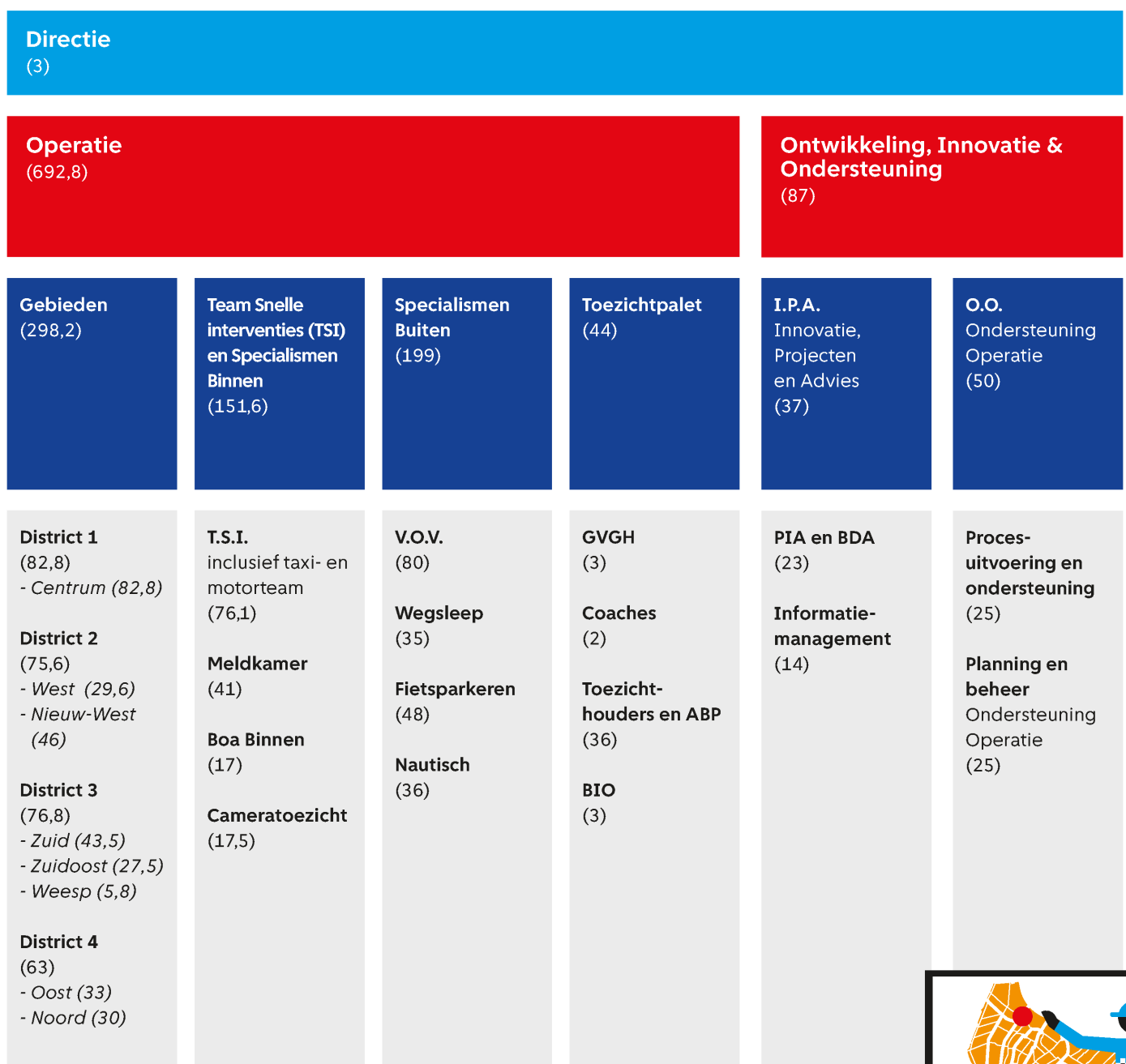
Vooruitblik op 2023

- THOR gaat meer opgavegericht werken in nieuwe roosters waardoor er meer capaciteit kan worden ingezet op de piekmomenten zoals in de weekenden en 's avonds.
- THOR zal ook in 2023 verder invulling geven aan haar rol bij het thema Jeugdoverlast en de bestuursopdracht Jeugd en Veiligheid. Met name vanuit welke rol THOR het effectiefst een bijdrage kan leveren.
- Waar we in 2022 meer extern zijn gaan communiceren over onze successen en de behaalde resultaten, gaan we dit in 2023 voortzetten. Signalen uit de maatschappij gaan we nog nadrukkelijker meenemen in de uitwerking van ons handelen.
- In 2022 zijn we in de stadsdelen Centrum en Oost gestart met een pilot om eigen arrestanten te vervoeren naar het cellencomplex. De verwachting is dat onze medewerkers door kortere aanrijtijden minder lang op straat hoeven te wachten waardoor zij veiliger en efficiënter kunnen werken. In het voorjaar van 2023 evalueren we de pilot en besluiten we of en op welke wijze we het eigen vervoer als vaste werkwijze gaan invoeren.
- Met onze Taskforce Werving zetten we ook in 2023 vol in op het werven van nieuwe medewerkers.
- De zichtbare en signalerende rol van THOR blijft gewenst.

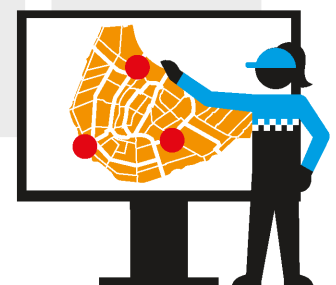


Bijlage 1

Organisatiemodel THOR



Aantallen zijn formatie fte per 1 januari 2023





Verdeling formatie operatie THOR

