

# Uitvoering ambities Coalitieakkoord 2018-2022

Deelonderzoek: Openbare ruimte, mobiliteit en water

30 SEPTEMBER 2021

## DEFINITIEF

Dit onderzoeksrapport is een document van de Rekenkamer Amsterdam en bevat de bevindingen van het onderzoek *Coalitieakkoord 2018-2022 - Openbare ruimte, mobiliteit en water*.

Het onderzoeksrapport bevat in detail de bevindingen en beantwoording van de onderzoeksvragen. Het digitale document kunt u raadplegen op [de projectpagina](#).



## Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
<b>1 Aanleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1 Het coalitieakkoord .....	3
1.2 Doel, onderzoeksvraag en normenkader .....	3
1.3 Aanpak .....	5
<b>Bevindingen .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Totstandkoming en organisatie uitvoering ambities openbare ruimte, mobiliteit en water .....</b>	<b>7</b>
2.1 De ambities op het thema openbare ruimte, mobiliteit en water .....	7
2.2 Organisatie van de uitvoering.....	8
<b>3 Bevindingen per ambitie .....</b>	<b>9</b>
3.1 Ambitie 1: handhaving en reiniging belangrijk.....	10
3.2 Ambitie 2: herinvoering reclamebelasting .....	14
3.3 Ambitie 3: bewegende reclames weren.....	17
3.4 Ambitie 4: volumebeleid en beheersing van verkeersstromen .....	20
3.5 Ambitie 5: terugdringing pretvervoer .....	24
3.6 Ambitie 6: striktere handhaving op het water .....	27
3.7 Ambitie 7: op- en afstapplaatsen rondvaartboten buiten het centrum .....	31
<b>4 Verdieping bewegende reclame: een lange en bewogen geschiedenis .....</b>	<b>32</b>
4.1 Aanleiding voor de verdieping .....	32
4.2 Bevindingen verdieping.....	33
4.3 Beschouwing op de uitkomsten van de verdieping.....	33
<b>5 Overkoepelende conclusie.....</b>	<b>36</b>
5.1 Conclusie passendheid, dekkendheid en concrete stappen .....	36
5.2 Conclusie andere opvallende punten.....	38
<b>Bijlagen .....</b>	<b>41</b>

<b>Bijlage 1 Onderzoeksteam .....</b>	<b>41</b>
<b>Bijlage 2 Verantwoording.....</b>	<b>41</b>
<b>Eindnoten .....</b>	<b>44</b>

# Inleiding

## 1 Aanleiding

Het einde van de bestuursperiode 2018-2022 nadert. Dit roept de vraag op hoe het staat met de ambities van het Amsterdamse college in het *Coalitieakkoord 2018-2022. Een nieuwe lente en een nieuw geluid* (hierna: het coalitieakkoord). Wij zijn benieuwd wat er van de ambities terecht is gekomen die op de planning stonden voor deze bestuursperiode. Er is daarom besloten kleinere deelonderzoeken uit te voeren naar negen van de veertien thema's uit het coalitieakkoord. De selectie van de thema's is tot stand gekomen door te kijken naar wat het college, de raad en de burger belangrijk vinden. De focus in deze deelonderzoeken ligt op de maatregelen die zijn getroffen en de mate waarin deze tot resultaten hebben geleid. In dit deelonderzoek wordt het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* onderzocht.

### 1.1 Het coalitieakkoord

De gemeenteraad heeft in het coalitieakkoord beschreven wat het wil bereiken. In de inleiding van het coalitieakkoord worden een aantal speerpunten uitgelicht: de rechtvaardige stad, de verbonden stad, de vrije stad, de democratische stad en de duurzame stad. Deze speerpunten zijn onderverdeeld in veertien thema's. In de navolgende hoofdstukken wordt voor het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* op een rij gezet wat de gemeenteraad beoogt te bereiken en in hoeverre het college daarvoor concrete stappen heeft gezet.

### 1.2 Doel, onderzoeksvraag en normenkader

#### 1.2.1 Doelstelling van het onderzoek

In dit deelonderzoek is gekeken wat er is gebeurd rond het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* uit het coalitieakkoord. Het doel hiervan is in beeld te brengen wat er aan inspanningen is geleverd om tot concrete resultaten te komen en in hoeverre deze beoogde resultaten zijn behaald.

#### 1.2.2 Onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag voor dit deelonderzoek luidt:

*In hoeverre zijn er concrete stappen gezet om de ambities van het thema openbare ruimte, mobiliteit en water uit het coalitieakkoord te realiseren en welke punten vallen ons daarbij nog meer op?*

Onze onderzoeksvraag valt uiteen in twee delen. Het eerste deel, waarin we de concrete stappen beoordelen, heeft een toetsend karakter. We beantwoorden dit deel aan de hand van een normenkader (zie daarvoor ook de hiernavolgende paragraaf). Om te bepalen of er sprake is van een 'concrete stap' kijken we allereerst naar de manier waarop de ambities zijn ingevuld. Voor de leesbaarheid noemen we dat de 'maatregelen' die volgens de ambtelijke organisatie behoren bij de uitvoering van de ambitie. Hierbij staat de vraag centraal of de maatregelen goed aansluiten op de ambities en of alle ambities goed zijn gedekt door de maatregelen. Vervolgens gaan we na wat er daadwerkelijk van deze maatregelen terecht is gekomen. Daarvoor kijken we naar de acties die voor de uitvoering van deze maatregelen zijn ontplooid en wat deze acties vervolgens aan resultaten hebben opgeleverd.

Het tweede deel van onze onderzoeksvraag, waarin overige opvallende punten centraal staan, is beschrijvend van aard. We beantwoorden deze vraag aan de hand van het benoemen van punten die ons tijdens dit deelonderzoek nog meer zijn opgevallen.

Gegeven de indrukken die we over de maatregelen hebben opgedaan, hebben we een extra onderdeel ingevoegd waarop we dieper ingaan. In het deelonderzoek over het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* betreft dit een beperkt verdiepend onderzoek waarin we in meer detail hebben gekeken naar een maatregel bij de ambitie over bewegende reclames. De uitkomsten van de verdieping zijn beschreven in hoofdstuk 4.

### 1.2.3 Normenkader

Voor de beantwoording van het eerste deel van onze onderzoeksvraag hanteren we de volgende normen:

- De maatregelen passen bij de ambities;
- De ambities worden in voldoende mate gedekt door de maatregelen;
- Er zijn concrete stappen gezet om de maatregelen te realiseren.

Zie tabel 1.1 voor de normen met bijbehorende toetsaspecten.

Tabel 1.1 - Normenkader realisatie ambities openbare ruimte, mobiliteit en water van het coalitieakkoord

Norm	Toetsaspect
De maatregelen passen bij de ambities	De ambtelijke organisatie heeft zicht op maatregelen die behoren bij de ambities.
	De maatregelen zijn (door het college of door de raad) vastgesteld in relatie tot de ambitie.
	De maatregelen hebben een inhoudelijke relatie met de ambities.

Norm	Toetsaspect
De ambities worden in voldoende mate gedekt door de maatregelen	De maatregelen die volgens de ambtelijke organisatie behoren bij de ambities dekken de belangrijke aspecten van de ambities.
Er zijn concrete stappen gezet om de maatregelen te realiseren	De ambtelijke organisatie kan informatie geven over de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelen.
	Voorgenomen inspanningen zijn gerealiseerd.
	Beoogde resultaten zijn gerealiseerd.
	Bijstellingen van ambities en maatregelen als gevolg van de coronacrisis zijn in beeld.

Voor meer informatie over de totstandkoming van het normenkader verwijzen we naar de onderzoeksopzet [Ambities Coalitieakkoord 2018-2022: Uitvoering](#). Het begrippenkader dat wij in dit onderzoek hebben gehanteerd, is opgenomen in bijlage 2 Verantwoording.

### 1.3 Aanpak

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag is een uitvraag gedaan bij de ambtelijke organisatie. Deze, voor alle deelonderzoeken gestandaardiseerde uitvraag, richtte zich op informatie over het uitvoering geven aan de ambities uit het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water*. Voor alle ambities uit dit thema heeft de ambtelijke organisatie aangegeven met welke maatregelen de ambitie moest worden uitgevoerd. Per maatregel is informatie gegeven over de beoogde en behaalde resultaten en de daarvoor ontplooidde activiteiten. Indien voorhanden, is door de ambtelijke organisatie ook informatie verstrekt over de gepleegde inspanningen in uren en het bestede budget. De peildatum voor de aangeleverde informatie is voor dit deelonderzoek 1 juli 2021. De aangeleverde informatie is door ons geanalyseerd en gebruikt om te beoordelen in hoeverre er concrete stappen zijn gezet om uitvoering te geven aan de ambitie. Ook hebben wij de aangeleverde informatie en de door ons gemaakte analyses besproken met de ambtelijke organisatie. De aangeleverde informatie is door ons verder niet onderzocht op juistheid en volledigheid.

#### *Gevolgen coronacrisis*

De coronacrisis heeft vanaf maart 2020 veel impact gehad op de samenleving en het is aannemelijk dat dit ook gevolgen heeft gehad voor de realisatie van de ambities binnen het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water*. De fysieke of anderszins beperkende regels, denk hierbij aan het advies om thuis te blijven en de anderhalve-meterrichtlijn, kunnen invloed hebben gehad op de uitvoerbaarheid van maatregelen

of de concrete resultaten daarvan. Daarnaast kunnen er ook verschuivingen in de begroting hebben plaatsgevonden als gevolg van de coronacrisis. Eventuele financiële bijstellingen kunnen invloed hebben gehad op de maatregelen en inspanningen. In dit onderzoek is met de ambtelijke organisatie besproken in hoeverre de coronacrisis van invloed is geweest op de uitvoering van de ambities. Waar van toepassing hebben wij de gevolgen van de coronacrisis meegewogen bij het duiden van de uitkomsten van dit onderzoek.

Voor een uitgebreide toelichting op de aanpak verwijzen we naar de onderzoeksopzet [Ambities Coalitieakkoord 2018-2022: Uitvoering](#).

## Bevindingen

### 2 Totstandkoming en organisatie uitvoering ambities openbare ruimte, mobiliteit en water

In dit hoofdstuk kijken we naar de invulling van de ambities van het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water*. Allereerst gaan we kort in op de ambities zelf, waarbij we ook aandacht besteden aan de vraag in hoeverre het nieuwe ambities zijn en op welke wijze de ambtelijke organisatie betrokken is geweest bij de totstandkoming van de ambities. Vervolgens beschrijven we hoe de uitvoering van de ambities is georganiseerd.

#### 2.1 De ambities op het thema openbare ruimte, mobiliteit en water

Het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* is onderdeel van het hoofdstuk 'Balans in de stad, naar een nieuw evenwicht' van het coalitieakkoord. Net als bij de andere thema's in dit hoofdstuk staat hierbij het onderwerp *leefbaarheid* centraal. De economische groei en het internationale karakter van de metropool Amsterdam kent zowel positieve (meer werkgelegenheid en inkomsten) als negatieve (overlast, drukte en afval) kanten. Om te voorkomen dat sommige buurten ernstig onder druk komen te staan, is een nieuw evenwicht nodig. Om dit noodzakelijke evenwicht te bereiken, zijn voor het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* de volgende zeven ambities in het coalitieakkoord geformuleerd:

Tabel 2.1 - De ambities van het thema openbare ruimte, mobiliteit en water.

Ambitie	Tekst uit coalitieakkoord
1	Reiniging en handhaving worden een stevige prioriteit van het college.
2	We willen de reclame in de openbare ruimte terugdringen en dus wordt de reclamebelasting weer ingevoerd.
3	We gaan bewegende reclames zo veel mogelijk uit de stad weren. Waar het noodzakelijk is maatregelen te nemen voor crowdcontrol kunnen objecten met bewegende beelden bij uitzondering worden ingezet. Data-tracking wordt verboden.
4	We kijken naar de inzet van technologische hulpmiddelen voor volumebeleid en beïnvloeding en beheersing van verkeersstromen.



Ambitie	Tekst uit coalitieakkoord
5	We gaan bedrijfsmatig pretvervoer op het water en op het land (onder andere fietstaxi's, segways, de bierfiets, paardenkoetsen, hottugs) zo veel mogelijk terugdringen en de veiligheid in het verkeer vergroten.
6	Striktere handhaving op het water is noodzakelijk, met name gericht op alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken.
7	We gaan de op- en afstapplaatsen voor rondvaartboten naar buiten het centrum verplaatsen.

De ambtelijke organisatie geeft aan dat, hoewel er nieuwe elementen binnen dit thema en de afzonderlijke ambities te herkennen zijn, de onderwerpen *balans in de stad* en *leefbaarheid* al in voorgaande coalitieperioden veel aandacht kregen.<sup>a</sup> De huidige ambities worden dan ook in het licht gezien van het voortbouwen op een al bestaande situatie met bijbehorende ontwikkelingen en maatregelen die al in een zekere vorm in gang waren gezet. Sommige ambtenaren geven aan betrokken te zijn geweest bij de totstandkoming van enkele ambities, maar van een centrale ambtelijke inbreng op het gehele thema is geen sprake geweest.

Hoewel de gemeenschappelijke rode draad van leefbaarheid door alle betrokken ambtenaren wordt herkend en erkend, betekent dat nog niet dat de uitvoering van de ambities vanuit één centraal organisatieonderdeel van de gemeente wordt gecoördineerd. Dat komt omdat de ambtelijke inbreng voor de ambities uit verschillende delen van de organisatie komt. Onderdelen zoals openbare orde en veiligheid, belastingen en verkeer zijn verantwoordelijk voor hun eigen domein. Dit heeft er ook toe geleid dat onze uitvragen en interviews voor dit thema bij verschillende organisatieonderdelen van de gemeente (clusters en directies) hebben plaatsgevonden.

## 2.2 Organisatie van de uitvoering

In deze paragraaf gaan we kort in op hoe de uitvoering van bovenstaande ambities georganiseerd is.

### *Verschillende organisatieonderdelen betrokken*

Met de uitvoering van de ambities van dit thema zijn meerdere organisatieonderdelen van de gemeente belast. Bij een aantal ambities is het cluster Stadsbeheer nadrukkelijk betrokken. Dit nieuwe cluster is naar aanleiding van het *Masterplan Handhaving en Reiniging* (zie ook [paragraaf 3.1](#)) opgericht en bestaat uit de directies Afval en

<sup>a</sup> Zie onder meer [Publicaties programma Stad in Balans - Gemeente Amsterdam](#) op de gemeentelijke website en het rekenkamer [publieksonderzoek 2016](#) op onze website.

Grondstoffen, Stadswerken en Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR). Op 26 maart 2019 heeft het college besloten de uitvoeringscapaciteit voor handhaving en reiniging in dit nieuwe cluster onder te brengen.<sup>1</sup> Ook Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), Programma Varen, Bureau Interim en Advies (BIA), Juridische Zaken en Advies Belastingen zijn betrokken bij de uitvoering van de ambities van dit thema uit het coalitieakkoord. Er vindt voor zover wij hebben kunnen vaststellen geen centrale coördinatie plaats voor wat betreft de uitvoering van de ambities.

#### *De uitvoeringsagenda*

Het college heeft als uitwerking van het coalitieakkoord een uitvoeringsagenda opgesteld.<sup>2</sup> In deze uitvoeringsagenda staan zes overkoepelende ambities. Voor ieder van deze zes ambities uit de uitvoeringsagenda zijn maatregelen en een globale planning opgesteld. De samenhang tussen de ambities uit het coalitieakkoord en de ambities uit de uitvoeringsagenda is echter niet duidelijk. Zo komt de ambitie 'striktere handhaving op het water is noodzakelijk' uit het coalitieakkoord als maatregel van de overkoepelende ambitie 'open en tolerante stad' terug in de uitvoeringsagenda. Andere ambities van het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* hebben helemaal geen plek gekregen in de uitvoeringsagenda. Ook blijkt uit de gesprekken die we gevoerd hebben dat de uitvoeringsagenda in de praktijk geen belangrijke rol speelt bij de uitvoering van de ambities uit het coalitieakkoord. In ons onderzoek naar de [navolgbaarheid van het coalitieakkoord](#) gaan we dieper in op de rol van de uitvoeringsagenda.

#### *Stad in Balans*

Tot slot speelt ook het programma *Stad in Balans 2018-2022* een rol bij de uitvoering van de ambities uit het coalitieakkoord. Voor zover wij hebben kunnen nagaan is dit programma gestart in mei 2015 met het startdocument *Stad in Balans*. Het programma *Stad in Balans 2018-2022* is een uitwerking van de bestuurlijke ambities uit het *Coalitieakkoord 2018-2022*. In dit document staat de ambitie van een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid centraal. Om deze ambitie waar te maken zijn twee pijlers geformuleerd, met elk drie doelen. Per maatregel is aangegeven wat de oorsprong is van de maatregel, zoals 'nieuw beleid', 'bestaand beleid' of 'coalitieakkoord'. Alle ambities uit het coalitieakkoord komen terug als maatregel in het programma *Stad in Balans 2018-2022*, maar sommige ambities zijn anders geformuleerd. Omdat de ambities uit het coalitieakkoord terugkomen als maatregel van een nieuwe ambitie in *Stad in Balans 2018-2021* en dit verder niet wordt toegelicht, is de samenhang tussen de documenten en de daarin genoemde ambities en maatregelen niet duidelijk.

### **3 Bevindingen per ambitie**

In dit hoofdstuk beoordelen we in hoeverre er concrete stappen zijn gezet om de ambities uit het *Coalitieakkoord 2018-2022* op het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water* te realiseren. Eerst beschrijven we de set aan maatregelen die door de ambtelijke organisatie is aangereikt waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie. Vervolgens gaan we na in

hoeverre deze set passend en dekkend is om uitvoering te kunnen geven aan de ambitie. Tot slot beoordelen we in hoeverre concrete stappen zijn gezet bij de uitvoering van de maatregelen en sluiten we het geheel af met een overkoepelende conclusie en opsomming van andere opvallende punten op het niveau van de ambitie. Voor onze beschrijving en analyses hebben we ons gebaseerd op door het ambtelijk apparaat aangeleverde gegevens, veelal aangevuld met mondelinge toelichting door betrokken ambtenaren. We hebben deze gegevens niet op juistheid en volledigheid gecontroleerd. En hoewel we zo gedetailleerd mogelijk een beeld geven van de getroffen maatregelen, hebben we geen onderzoek gedaan naar het effect dat deze maatregelen mogelijk hebben gehad.

### 3.1 Ambitie 1: handhaving en reiniging belangrijk

**Reiniging en handhaving** worden een **stevige prioriteit** van het college.

De ambitie spreekt de verwachting uit dat intensievere aandacht voor reiniging en handhaving een positieve bijdrage zal leveren aan de leefbaarheid voor de bewoners van Amsterdam. Met betrekking tot deze ambitie valt in het programma *Stad in Balans 2018-2022* te lezen dat het college het leefklimaat voor bewoners op hetzelfde niveau wil handhaven of verbeteren, ondanks het toenemend aantal bezoekers aan Amsterdam. Om dat te realiseren worden activiteiten die overlastgevend gedrag in de hand werken, waar mogelijk uit de stad geweerd. Daarnaast wordt goed gedrag gestimuleerd, door communicatiecampagnes in drukke gebieden en door bijvoorbeeld te zorgen voor voldoende afvalbakken en goede reiniging. In een schone stad zal een bezoeker eerder nadenken voordat hij zijn afval achterlaat. Personen die zich niet aan de regels houden, kunnen een flinke boete krijgen. Handhaving blijft daarom een belangrijk sluitstuk in de keten, aldus het college.

*Bestaande ambitie geïntensiveerd: het Masterplan Handhaving en Reiniging* Reiniging en handhaving in de stad zijn de afgelopen jaren belangrijke thema's geweest voor de gemeente. Zo lezen we in het coalitieakkoord uit 2010 dat er extra geld geïnvesteerd wordt om het aantal gemeentelijke handhavers in de openbare ruimte te verhogen.<sup>3</sup> En in het coalitieakkoord uit 2014 staat de ambitie van minimaal een verzorgd onderhoudsniveau van de openbare ruimte.<sup>4</sup> In het huidige coalitieakkoord wordt de ambitie uitgesproken om stevige prioriteit te geven aan reiniging en handhaving. Deze ambitie is uitgewerkt in het *Masterplan Handhaving en Reiniging (2019)* (hierna: Masterplan, zie het groene kader hieronder).<sup>5</sup>

#### *Het Masterplan Handhaving en Reiniging*

Het college heeft zich de ambitie gesteld om stevige prioriteit te geven aan reiniging en handhaving. Hieraan wordt invulling gegeven aan de hand van het *Masterplan Handhaving en Reiniging*.<sup>6</sup> In het Masterplan worden zeven bestuurlijke doorbraken genoemd die volgens het college nodig zijn om de noodzakelijke verandering en verbetering mogelijk te maken, zoals inzet van capaciteit op de juiste tijd en plek in de

stad, het gebruikmaken van digitalisering, gedragsverandering en samenwerking met Amsterdammers. Per doorbraak worden maatregelen genoemd die al worden uitgevoerd en welke nieuwe maatregelen nodig zijn om de doorbraak mogelijk te maken. Het gaat om de volgende bestuurlijke doorbraken:

1. Inzet op de tijden en plekken die erom vragen;
2. Sociale innovatie en preventieve handhaving;
3. Digitaal krijgt prioriteit;
4. Toepassen innovaties en slimme techniek;
5. Inzetten op betere landelijke wet- en regelgeving;
6. Informatiegestuurde inzet van capaciteit;
7. Handhavingsparagraaf bij nieuw beleid.

#### *'Stevige prioriteit' krijgt vorm door negenentwintig maatregelen*

De ambtelijke organisatie geeft aan dat er negenentwintig maatregelen zijn getroffen om invulling te geven aan ambitie 1. Twintig hiervan zijn gericht op *handhaving* en negen zijn gericht op *reiniging*. Een groot deel van deze maatregelen is ook terug te vinden in het Masterplan. Een aantal wordt echter niet in het Masterplan genoemd, maar passen er wel goed bij. Voorbeelden hiervan zijn pilots (wapenstok, mobiel pinnen, optimaliseren handhaving foutparkeren op afstand) en procesverbeteringen (kwartaalgesprekken, inzetplannen en actieplannen). Deze worden genoemd door de ambtelijke organisatie als maatregelen die bijdragen aan de verwezenlijking van de ambitie, maar komen niet in zodanige vorm voor in het Masterplan.

Van de negen maatregelen die gericht zijn op reiniging zijn er acht onderdeel van de *Aanpak Bijplaatsingen*. Het hoofddoel van deze aanpak is het verminderen van verkeerd aangeboden afval bij containers en het verbeteren en uniformeren van de regelgeving en werkwijze. Daarnaast is een belangrijk onderdeel van de aanpak het informeren van de bewoners over hoe afval aangeboden moet worden. De andere maatregel die betrekking heeft op reiniging valt niet onder de *Aanpak Bijplaatsingen*. Het gaat hier om de extra inzet van reinigingsteams in bepaalde focusgebieden in de stad. Deze maatregel is niet specifiek gericht op containerlocaties maar op het algemene schoonniveau van de openbare ruimte in die gebieden.

#### *Combinatie van repressieve en preventieve maatregelen*

Het overgrote deel van de maatregelen is te kwalificeren als nieuw, met als doel om de uitvoeringsorganisatie te verbeteren. Sommige maatregelen zijn gericht op samenvoeging van organisatieonderdelen (samenvoeging van verschillende gemeentelijke diensten tot het cluster Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte: THOR) en betere samenwerking met ketenpartners zoals de politie. Andere zijn gericht op het uitbreiden van de personele capaciteit en het verbeteren van de werkprocessen. De maatregelen die betrekking hebben op handhaving zijn allemaal gericht op het verbeteren van de effectiviteit en efficiëntie van het handhavingsapparaat en kunnen als repressief worden beschouwd. Een andere opvallende groep maatregelen is echter meer preventief van aard. Deze maatregelen

hebben namelijk niet tot doel om overtredingen of ongewenste situaties te detecteren en aan te pakken, maar proberen door onder meer betere informatieverstrekking en communicatie zoveel mogelijk overtreding en overlast te voorkomen. Een goed voorbeeld hiervan is een publiekscampagne waarmee bewoners geïnformeerd, geactiveerd en gemotiveerd worden om wenselijk gedrag te vertonen als het gaat om het aanbieden van afval. De campagne is gericht op de gezamenlijke verantwoordelijkheid die de bewoners en het bestuur hebben om de stad schoon te houden.

*Pakket aan maatregelen is passend voor de ambitie*

We concluderen dat alle maatregelen inhoudelijk passen bij de ambitie en te relateren zijn aan een of meer van de elementen *handhaving* en *reiniging*. Bovendien zijn alle maatregelen bestuurlijk vastgesteld in gemeentelijk beleid. Het overgrote deel van de maatregelen is opgenomen in het Masterplan. De actieplannen van THOR worden individueel vastgesteld door de raad en voor de verschillende pilots (mobiel pinnen, korte wapenstok en foutparkeren op afstand) zijn middels raadsbrieven vastgesteld.<sup>7</sup>

*Dekkendheid maatregelen onduidelijk: ambitie is niet afgebakend*

Het begrip 'stevige prioriteit' zoals in de ambitie geformuleerd heeft geen duidelijke kaders of normen en het is daarom lastig te beoordelen of de aangeleverde maatregelen dit begrip afdekken. Om toch enigszins een gevoel te krijgen bij de mate van dekkendheid hebben we de impact van de maatregelen aan de hand van een aantal indicatoren beoordeeld. We hebben daarvoor de volgende indicatoren gebruikt: organisatorische, personele, bestuurlijke en financiële. Daarbij doen we de volgende constatering:

- De maatregelen hebben organisatorische impact. Zo is de capaciteit op het gebied van toezicht en handhaving in de openbare ruimte, die ondergebracht was bij tien verschillende diensten, samengevoegd in één directie (THOR), met als doel het verbeteren van de effectiviteit en efficiency van het handhavingsapparaat.
- De maatregelen hebben impact op de personele bezetting. De Taskforce Werving & Onboarding heeft bijvoorbeeld geleid tot 59 nieuwe handhavers en de overname van 50 inhuurkrachten in 2020.<sup>8</sup>
- De maatregelen hebben bestuurlijke impact. De invoering van een handhavingsparagraaf betekent dat ten tijde van besluitvorming rond nieuw of gewijzigd beleid ook de handhaafbaarheid wordt meegenomen (prioritering en financiering).
- De maatregelen hebben financiële impact. Om uitvoering te geven aan het Masterplan stelt het college extra middelen beschikbaar, oplopend tot structureel € 25 miljoen vanaf 2022 (in aanloop daarnaartoe in 2019 € 13,5 miljoen, in 2020 € 21 miljoen en in 2021 € 24 miljoen).<sup>9</sup>
- In *Samen sterker uit de crisis* wordt de handhavingscapaciteit uitgebreid door middelen (structureel) toe te voegen; in 2021 € 2 miljoen, in 2022 € 3 miljoen, in 2023 € 8 miljoen en in 2024 € 11 miljoen.<sup>10</sup>

Op basis hiervan concluderen we dat de maatregelen ingrijpend zijn en op verschillende vlakken impact hebben. Maar we kunnen niet met zekerheid vaststellen of dit voldoet aan de omschrijving in het coalitieakkoord van een 'stevige' prioriteit.

*Concrete stappen gezet, maar inzet blijft doorlopend nodig*

In het actieplan van THOR, dat bijdraagt aan de realisatie van de 'doorbraken' in het Masterplan, staat dat THOR “van het gemeentebestuur opdracht heeft gekregen eerste prioriteit te geven aan de handhaving van de Noodverordening Covid-19”.<sup>11</sup> Deze prioritering had impact op de uitvoering. Desalniettemin constateren we dat op het gebied van handhaving en reiniging concrete voortgang is geboekt in de realisatie van de ambitie uit het coalitieakkoord. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- De (samengevoegde) directie THOR is op 1 november 2019 opgericht.
- In 2019 was conform planning € 13,5 miljoen aan extra middelen beschikbaar. Volgens het Masterplan zijn deze middelen (vooruitlopend op de vaststelling van het Masterplan) ingezet op de plekken waar ze het meest nodig waren. Dit zijn (met name) de drie prioritaire gebieden Bijlmer Centrum, Geuzenveld-Slotermeer en Centrum-West/Oost.<sup>12</sup>
- De pilot 'mobiel pinnen' is operationeel maar heeft nog maar beperkt data opgeleverd. De pilot is met name gericht op buitenlandse toeristen zonder een Nederlands BSN-nummer en deze doelgroep was door de coronacrisis minder vertegenwoordigd in Amsterdam.
- De pilot 'foutparkeren op afstand' (inzet van scanauto's ter beboeting van foutparkeerders en bescherming van de voetgangersruimte) heeft in 6 maanden tijd door inzet van 3 fte's geleid tot bijna 1.500 bonnen en 300 waarschuwingen (tussenevaluatie 3 mei 2020).<sup>13</sup>
- De richtlijnen voor de handhavingsparagraaf zijn gereed, maar nog niet in de praktijk toegepast. Volgens de meest recente raadsbrief over het Masterplan wordt de paragraaf in 2021 geïmplementeerd, zonder nadere specificatie van de datum.<sup>14</sup>
- Actieplannen handhaving openbare ruimte 2020 en 2021 zijn opgesteld en vastgesteld.<sup>15</sup>
- Het budget voor het gehele programma *Aanpak Bijplaatsingen* was in 2019 en 2020 € 2,7 miljoen per jaar. Dit bedrag komt deels vanuit het budget voor het *Masterplan Reiniging & Handhaving* en deels vanuit voormalige *Hotspotgelden*. De *Aanpak Bijplaatsingen* is operationeel. In juli 2021 is het programma overgeheveld naar de staande organisatie voor reiniging in de stad.<sup>16</sup>

*Conclusie*

Het college geeft uitvoering aan deze ambitie middels 29 maatregelen, die nagenoeg allemaal terugkomen in het Masterplan en de *Aanpak Bijplaatsingen*. Hoewel *handhaving* en *reiniging* geen nieuwe aandachtspunten zijn voor de gemeente, constateren we dat de maatregelen, die voor deze ambitie genomen worden, nieuw en resultaatgericht zijn. We beschouwen de maatregelen als passend bij de ambitie, omdat de elementen *handhaving*



en *reiniging* uit de ambitie hier inhoudelijk in terugkomen. We kunnen vanwege de bewoording van de ambitie slechts beperkt oordeel geven over de dekkendheid. We constateren dat er duidelijk zichtbare en concrete stappen gezet zijn om uitvoering te geven aan deze ambitie.

#### *Andere opvallende punten*

- Er wordt in het coalitieakkoord geen toelichting op of afbakening van het begrip 'steverige prioriteit' gegeven. Daarom kunnen we de mate van dekkendheid van de maatregelen niet goed beoordelen. We zien wel dat de ambtelijke organisatie de nodige inzet heeft gepleegd om de 'holle' ambitie te concretiseren. Hierdoor krijgen de maatregelen de nodige impact.

## 3.2 Ambitie 2: herinvoering reclamebelasting

We willen de **reclame** in de openbare ruimte **terugdringen** en dus wordt de **reclamebelasting** weer ingevoerd.

De ambitie is zodanig geformuleerd dat niet alleen het doel wordt genoemd maar ook de maatregel waarmee men het doel zal bereiken. We interpreteren beide als kernelementen van de ambitie: de gemeenteraad is voornemens alle **reclame in de openbare ruimte terug te dringen** en vindt het vanzelfsprekend dat daarvoor de **reclamebelasting** opnieuw moet worden ingevoerd. Opvallend is de zekerheid waarmee verwacht wordt dat deze ene maatregel - die in het verleden eerder werd toegepast - doel zal treffen. Hiermee zijn andere maatregelen in feite uitgesloten voor het behalen van het doel.

#### *College voert één maatregel opnieuw in*

Zoals uit de formulering van de ambitie te verwachten was, heeft de ambtelijke organisatie één maatregel aangeleverd: het invoeren van de reclamebelasting. Het gaat hier om een belasting op reclame-uitingen die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Daarbij kan gedacht worden aan gevelreclames, uithangborden, raamreclames,abri's, sandwichborden, naamplaten, grote menukaarten of vlaggen. Uitingen zijn belastbaar als ze langer dan tien weken in een jaar zichtbaar zijn.<sup>17</sup> De belasting wordt geheven bij de partij met het grootste belang in de reclame-uiting. Dit kunnen ondernemers en organisaties zijn, maar soms ook particulieren. De belastingtarieven hangen af van het gebied waar de uiting wordt aangetroffen en de grootte van de uiting (€ 84 tot maximaal € 100.000).<sup>18</sup> De opbrengst van de belasting voor 2020 was begroot op € 9,9 miljoen.<sup>19</sup> De uitvoeringskosten worden jaarlijks begroot op € 0,9 miljoen en er is een eenmalige investering gedaan van € 0,5 miljoen.<sup>20</sup>

We constateren dat het college hiermee een maatregel heeft getroffen met een meetbaar en merkbaar resultaat voor de samenleving. Amsterdamse ondernemers, organisaties en burgers krijgen immers met de belasting en het beoogde effect van de belasting te maken.

Hoewel het bij deze ambitie feitelijk gaat om een nieuwe maatregel voor de coalitieperiode 2018-2022, is het een maatregel die door eerdere colleges al werd ingezet. In 2015 werd de reclamebelasting echter afgeschaft, met name als onderdeel van een programma van lastenverlichting voor ondernemers. Daarnaast speelde mee dat uit een onderzoek naar de afschaffing van de reclamebelasting naar voren kwam dat de heffing verhoudingsgewijs duur was ten opzichte van de opbrengsten, aldus de ambtelijke organisatie.<sup>21</sup> Om uitvoering te geven aan ambitie 2 neemt de raad zich voor om de reclamebelasting weer vanaf 2020 in te voeren. De belasting zal wel op een andere (innovatieve) wijze geïnd worden (zie het groene kader hieronder). De verwachting is dat hierdoor de uitvoeringskosten significant lager zullen zijn dan in het verleden.<sup>22</sup> Het nieuwe inningssysteem is volledig operationeel en klaar om ingezet te worden, aldus de ambtelijke organisatie.

*Een nieuwe (digitale) manier van belasting heffen*

De manier van heffen van de reclamebelasting zal met de nieuwe verordening veranderen. Bij de herinvoering van de reclamebelasting gaat de gemeente over op geautomatiseerde beeldherkenning om reclame-uitingen (waaronder ook reclameobjecten en reclamevoorwerpen worden begrepen) te identificeren. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van scanauto's die zijn uitgerust met de benodigde apparatuur voor beeldherkenning. Door deze nieuwe technieken zijn de kosten voor het heffen van reclamebelasting aanzienlijk lager dan in de vorige periode dat deze belasting geheven werd, aldus de ambtelijke organisatie.<sup>23</sup>

*Maatregel is passend en lijkt dekkend voor de ambitie*

De maatregel past inhoudelijk bij de ambitie, omdat deze hier door de formulering al integraal onderdeel van uitmaakt. De maatregel die door de raad is vastgesteld (verordening)<sup>24</sup> beschouwen we als dekkend voor het tweede deel van de ambitie ('en dus wordt de reclamebelasting weer ingevoerd'). Of de maatregel ook dekkend is voor het eerste deel van de ambitie ('we willen de reclame in de openbare ruimte terugdringen') is moeilijk te beoordelen. Er is namelijk weinig bekend over de (mogelijke) impact van reclamebelasting op de hoeveelheid reclame in de openbare ruimte. Meting en monitoring van de hoeveelheid reclame in de openbare ruimte zal onderdeel uitmaken van het innovatieve systeem waarmee de aanslagen zullen worden opgelegd. Dat kan op dit moment echter niet plaatsvinden omdat de invoering van de maatregel is uitgesteld en pas op 1 januari 2022 in werking treedt.<sup>25</sup> De gemeente kan dus nog niet nagaan of de reclamebelasting ook echt tot een vermindering van reclame in de openbare ruimte zal leiden. Kanttekening bij reclamebelasting als enige sturingsmiddel om de reclame in de openbare ruimte terug te dringen, is dat sommige partijen bereid zullen zijn om de belasting te betalen en het bij hen niet tot minder reclame-uitingen in de openbare ruimte zal leiden. Het is een indirecte maatregel die via de prikkel van kostenverhoging tracht reclame in de openbare ruimte terug te dringen.

Hoewel de herinvoering van de reclamebelasting als enige maatregel werd aangevoerd bij onze uitvraag bij de ambtelijke organisatie, bleek tijdens onze gesprekken met de



ambtelijke organisatie dat er nog meer maatregelen zijn die reclame in de openbare ruimte terugdringen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het *Beleidskader Buitenreclame*<sup>26</sup> en bestaan onder andere uit het verbod op steigerdoekreclame (met uitzondering van pandgerelateerde informatie op maximaal tien procent van het oppervlak of per ontheffing) en het stoppen van de billboardcontracten. We kunnen ons voorstellen dat al deze maatregelen samen dekkend zijn voor het terugdringen van reclame in de openbare ruimte. Maar, omdat de mate waarin de raad reclame in de openbare ruimte wil terugdringen niet gedefinieerd is, is het ook niet goed aan te geven in hoeverre de maatregelen écht dekkend zijn. De hierboven genoemde maatregelen zijn echter niet passend bij deze ambitie, omdat de ambitie gaat over de herinvoering van de reclamebelasting.

#### *Uitvoering vertraagd door coronapandemie*

Er zijn concrete stappen gezet om deze ambitie uit te voeren, maar de voortgang is vertraagd door de effecten van de coronapandemie. Hierdoor is de maatregel nog niet gerealiseerd. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- Bestuurlijk is besloten de invoering van de maatregel uit te stellen tot 1 januari 2022.<sup>27</sup> Reden hiervoor is dat de gemeente haar ondernemers, die zwaar getroffen zijn door de coronapandemie, tegemoet wil komen.
- De benodigde voorbereidingen zijn al wel getroffen. Zo is de Verordening Reclamebelasting 2020 vastgesteld door de raad op 17 september 2019.<sup>28</sup>
- Daarnaast is in 2019 het gehele areaal aan belastbare uitingen in kaart gebracht middels de nieuwe methode. De gemeente heeft op basis hiervan potentiële belastingplichtigen digitaal in kaart gebracht. Deze partijen zijn geïnformeerd over de inwerkingtreding van de belastingplicht in 2022.

#### *Conclusie*

Zoals al uit de ambitie is af te leiden, geeft het college uitvoering aan de ambitie door de reclamebelasting opnieuw in te voeren. Hoewel de formulering van de ambitie andere maatregelen uitsluit, blijkt uit onze gesprekken met de ambtelijke organisatie dat er wel enkele andere maatregelen zijn genomen die bijdragen aan het terugdringen van de reclame in de openbare ruimte. Ondanks het feit dat reclamebelasting al eerder is geheven, beschouwen we dit als een nieuwe maatregel. Een maatregel die ook passend is bij de ambitie, omdat alle elementen uit de ambitie er op inhoudelijk relevante wijze in terugkomen. De maatregel lijkt dekkend, maar over het eerste deel van de ambitie bestaat onzekerheid. Als gevolg van de coronacrisis is de invoering van de belasting uitgesteld tot 1 januari 2022, waardoor de beoogde voortgang nog niet is geboekt. Met het vaststellen van de Verordening reclamebelasting door de raad en het in kaart brengen van het gehele areaal, heeft het college duidelijk zichtbare en concrete stappen genomen om uitvoering te geven aan de ambitie. Het uitstellen van de invoering van de reclamebelasting maakt echter dat de beoogde voortgang niet behaald is.

*Andere opvallende punten*

- De raad noch de ambtelijke organisatie heeft aangegeven in hoeverre reclame in de openbare ruimte teruggedrongen dient te worden.
- De invoering van de reclamebelasting is een indirecte maatregel die alleen een (kosten)prikkel geeft tot minder reclame-uitingen, maar geen verbod oplegt of direct bijdraagt aan vermindering van reclame-uitingen in de openbare ruimte.
- Tot slot is nog niet zeker of de innovatieve wijze van aanslagoplegging voor de reclamebelasting aan de resultaatverwachtingen zal voldoen en of de uitvoeringskosten van de belastingheffing dit keer wel laag genoeg zullen zijn.

**3.3 Ambitie 3: bewegende reclames weren**

We gaan **bewegende reclames** zo veel mogelijk uit de stad **weren**. Waar het noodzakelijk is maatregelen te nemen voor **crowdcontrol** kunnen objecten met bewegende beelden **bij uitzondering** worden ingezet. **Data-tracking** wordt verboden.

Deze ambitie vertoont grote gelijkenissen met ambitie 2, waarin alle reclame in de openbare ruimte zoveel mogelijk wordt teruggedrongen door deze via belastingen duurder te maken. Ambitie 3 gaat nog een stap verder door zich te richten op één specifieke vorm van reclame in de openbare ruimte: de bewegende reclame. In de eerste zin van ambitie 3 is te lezen dat bewegende reclame zoveel mogelijk uit de stad zal worden geweerd. De achterliggende gedachte is dat daarmee de visuele drukte in de stad wordt teruggedrongen. Dit is de kern van de ambitie die ook is vastgelegd in het programma *Stad in Balans 2018-2022*.<sup>29</sup> Maar ook in het *Beleidskader Buitenreclame* lezen we dat bewegende beelden ongewenst sterk de aandacht trekken en moeilijk te negeren zijn voor mensen die geen behoefte hebben om deze beelden te zien.<sup>30</sup> Het uitsluitend toestaan van stilstaande beelden draagt bij aan een rustiger straatbeeld. De tweede en derde zin van de ambitie hebben tot doel een tweetal zaken te verduidelijken. Ten eerste wordt er een uitzondering (*crowdcontrol*) genoemd waarbij objecten (veelal elektronische reclamezuilen) met bewegende beelden wel mogen worden ingezet en ten tweede wordt er een verbod op de toepassing van een specifieke techniek genoemd (*data-tracking*). Met *crowdcontrol* wordt het beperken van ongewenst groepsgedrag bedoeld. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen om gebieden af te bakenen of de publieksstroom te reguleren. *Crowdcontrol* kan gezien worden als een onderdeel van *crowdmanagement*, waarmee het systematisch plannen en sturen van publieksbewegingen wordt bedoeld. *Data-tracking* is een techniek waarbij (geanonimiseerde) mobiele data gebruikt wordt om het gedrag te identificeren van specifieke publieksgroepen die een object (elektronische reclamezuil) passeren. De ambitie is in het kader van het coalitieakkoord te beschouwen als een nieuwe ambitie van de gemeente, maar ontwikkelingen op het gebied van bewegende reclame zijn al sinds 2016 zichtbaar, met name in de voormalige stadsdelen met relatief veel reclamezuilen in de openbare ruimte (zie ook [hoofdstuk 4](#)).

*Wat verstaat men onder bewegende beelden?*

In het *Beleidskader Buitenreclame* staat de volgende begripsomschrijving van bewegende beelden<sup>31</sup>:

'Alle beelden op beeldschermen, lichtkranten, of anderszins geprojecteerde beelden, die niet volledig stilstaan, of waarbij vaker dan 1x per 6 seconden van beeld wordt gewisseld en die zich richten op de weg. Ieder beeldeffect dat beweging suggereert als bijvoorbeeld langzaam (> 0.2 sec) faden, zoomen, gebruik van animated stills, verandering van kleur, intermitteren, etc. wordt hierbij als bewegend beeld beschouwd.'

*College treft drie maatregelen*

Voor deze ambitie heeft de ambtelijke organisatie twee maatregelen aangeleverd. De eerste en belangrijkste maatregel betreft de actualisatie van het *Beleidskader Buitenreclame*. In dit vastgestelde gemeentelijke beleidsstuk worden bewegende reclames verboden. De tweede maatregel gaat in op *crowdcontrol*. De gemeente heeft hiervoor een systeem ontwikkeld: het *Crowd Monitoring Systeem Amsterdam (CMSA)*. Dit systeem bestaat uit een combinatie van slimme camera- en meetsensoren om aantallen en dichtheden te kunnen duiden op locaties waar drukte is. De gemeente onderzoekt op dit moment of data uit dit systeem gebruikt kan worden om de passanten aanwijzingen te geven in noodsituaties en tijdens drukte via videobeelden op reclamezuilen.<sup>32</sup> Tijdens COVID-19 is ervoor gekozen om het systeem tijdelijk uit te breiden naar die locaties van drukte, naast de bestaande hotspots, waar zoveel mogelijk de 1,5-metermaatregel geborgd dient te worden. Daarnaast is in de interviews aangegeven dat de gemeente zichzelf en de contractpartijen die slimme reclamezuilen exploiteren een verbod heeft opgelegd op het gebied van data-tracking. Slimme reclamezuilen beschikken over apparatuur waarmee bezoekers zouden kunnen worden gevolgd. Het gebruik van deze functionaliteit is dus door de gemeente verboden. Dit verbod krijgt vorm door het *Stedelijk kader verwerken persoonsgegevens*.<sup>33</sup> Alle maatregelen zijn als nieuw te bestempelen. We categoriseren de actualisatie van het *Beleidskader Buitenreclame* en de ontwikkeling van het CMSA als maatregelen met een direct zichtbaar resultaat voor de burger. Het verbieden van data-tracking dat in de interviews is benoemd, categoriseren we daarentegen als een inspanningsverplichting.

*Maatregelen zijn passend maar niet geheel dekkend*

We concluderen dat de maatregelen inhoudelijk passen bij de ambitie, maar constateren dat de maatregelen niet geheel dekkend zijn. Met de actualisatie van het beleidskader heeft het college het gebruik van bewegende reclames weliswaar verboden. Maar er bestaan soms contractuele verplichtingen die verdere terugdringing van bewegende reclame nog in de weg staan. Ondanks het ingestelde verbod op bewegende reclame in de openbare ruimte is er op sommige plekken in de stad nog steeds bewegende reclame te zien; namelijk op plekken waar oude contracten nog geldig zijn, en achter gevels gericht op de openbare weg. Deze laatste vorm van bewegende reclame is binnen het huidige beleid niet toegestaan. Desondanks is er sprake van een wildgroei aan dit soort reclame in de stad. De ambtelijke organisatie geeft aan dat dit niet mag en probeert er, alvorens te handhaven,

eerst in goed overleg met de betrokken partijen uit te komen. Voor wat betreft het tweede deel van de ambitie, om indien nodig voor *crowdcontrol* bewegende beelden toe te passen, constateren we dat de maatregelen (het nieuwe systeem (CMSA) en de contractuele afspraken met de exploitanten van slimme reclamezuilen) dekkend zijn. Dat geldt echter niet voor het verbieden van data-tracking. Deze classificeren we als beperkt dekkend omdat de gemeente slechts een beperkt signaal geeft dat ze geen onnodige sensoren of technieken in de openbare ruimte wil toestaan, maar hier geen expliciete uitvoering aan geeft. In het *Stedelijk kader verwerken persoonsgegevens* is het uitgangspunt dat er geen datatracking mogelijk is zonder toestemming. Maar dat is nog geen algemeen verbod zoals dat in de ambities van het coalitieakkoord is weergegeven. Ondanks de ambitie is, naar ons beste weten, een algemeen verbod op data-tracking bij reclame in de openbare ruimte, waarbij ook gehandhaafd wordt, nog niet structureel ingesteld.

#### *Zichtbare resultaten, bewegende reclame afgenomen*

Er zijn concrete stappen gezet om deze ambitie uit te voeren. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- Het *Beleidskader Buitenreclame* is vastgesteld op 2 september 2020.<sup>34</sup>
- Bewegende beelden zijn grotendeels uit de stad geweerd (zie ook [hoofdstuk 4](#) voor een gedetailleerde tijdlijn). Op sommige plekken in de stad is nog steeds bewegende reclame te zien; namelijk achter gevels/vitrines gericht op de openbare weg, en op plekken waar oude contracten nog geldig zijn.
- Het CSMA is ontwikkeld en operationeel.
- In het privacybeleid van Amsterdam is de regel opgenomen dat men onbespied in de openbare ruimte kan zijn. Alleen in specifieke gevallen mag van dit uitgangspunt worden afgeweken, bijvoorbeeld wanneer de wet dit vereist of wanneer het college en/of de burgemeester hiermee heeft ingestemd. Een handhaafbaar verbod op data-tracking is echter (nog) niet ingevoerd.

#### *Conclusie*

Actualisatie van het *Beleidskader Buitenreclame* en de implementatie van het CMSA zijn de maatregelen waarmee het college uitvoering geeft aan de ambitie om bewegende beelden zo veel mogelijk uit de stad te weren. We classificeren deze maatregelen als nieuw, maar ontwikkelingen op het gebied van bewegende reclame zijn al langer zichtbaar (zie ook de verdieping in [hoofdstuk 4](#)). We beschouwen de twee maatregelen als passend bij de ambitie, omdat ze beide betrekking hebben op afzonderlijke elementen van de ambitie. We constateren dat de maatregelen niet geheel dekkend zijn, omdat de gemeente soms nog contractueel gebonden is om bewegende reclame toe te staan en het verbod op data-tracking nog niet geïmplementeerd is. Desondanks constateren we dat het college duidelijk zichtbare en concrete stappen heeft genomen om uitvoering te geven aan de ambitie.

*Andere opvallende punten*

- Er is momenteel sprake van een wildgroei aan bewegende reclame achter reclamevitrites en ruiten achter de gevel. De ambtelijke organisatie kiest er momenteel voor om eerst te informeren, alvorens te handhaven, omdat dit effectiever zou zijn. Klaarblijkelijk is de Amsterdamse ondernemer nog onvoldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving met betrekking tot bewegende reclames gericht op de openbare ruimte.
- Het is nog de vraag in hoeverre een verbod op data-tracking in combinatie met reclame juridisch mogelijk is en in hoeverre het verbod praktisch gezien handhaafbaar zal zijn.

### 3.4 Ambitie 4: volumebeleid en beheersing van verkeersstromen

We kijken naar de inzet van **technologische hulpmiddelen** voor volumebeleid en beïnvloeding en beheersing van verkeersstromen.

Zoals in het programma Stad in Balans 2018-2022 te lezen is, wil het college met deze ambitie 'overcrowding' tegengaan.<sup>35</sup> Door verkeersstromen te beïnvloeden en te beheersen wil het college meer ruimte creëren op straat en op het water, om zo de stad aangenamer en veiliger te maken. De inzet van technologische hulpmiddelen dient hierbij drie afzonderlijke doelen. Ten eerste worden technologische hulpmiddelen ingezet voor verkeersonderzoek. Het tweede doel dat wordt nagestreefd, is verkeersmanagement. Hierbij zien wij een duidelijke relatie met **ambitie 3**, waarin een uitzondering wordt gemaakt voor het gebruik van bewegende beelden voor crowdcontroldoeleinden. Tot slot worden technologische hulpmiddelen ingezet bij handhaving van verkeersregels. Hier zien wij een duidelijke relatie met **ambitie 1** en **ambitie 6**, waarin handhaving centraal staat. De ambitie om digitaal te handhaven met technologische hulpmiddelen is dan ook terug te vinden in het Masterplan als doorbraak 3: digitaal krijgt prioriteit, waarin de wens is uitgesproken "alles met een kenteken, chip en vignet digitaal te handhaven".

Het gebruik van technologische hulpmiddelen voor verkeersmanagement en handhaving is niet nieuw. In de vorige coalitieperiode werd al met een aantal technologische hulpmiddelen gewerkt, zoals de *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR-)camera's voor digitale kentekenhandhaving en het *crowdcontrol centre* op de Wallen voor het managen van verkeersstromen op die locatie. Deze toepassingen werden vaak lokaal en relatief kleinschalig toegepast.<sup>36</sup> Met deze ambitie zet het college in op een brede toepassing van technologische hulpmiddelen. De ambitie kan daarom gezien worden als een intensivering van bestaand beleid. Daarbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat de gemeente sinds deze coalitieperiode pas technologische hulpmiddelen inzet voor verkeersinformatie en verkeersonderzoek. Dit aspect van de ambitie is dus nieuw.

*College treft twee maatregelen; combinatie bekende aanpak en nieuwe initiatieven*

Voor deze ambitie heeft de ambtelijke organisatie twee maatregelen aangeleverd: de

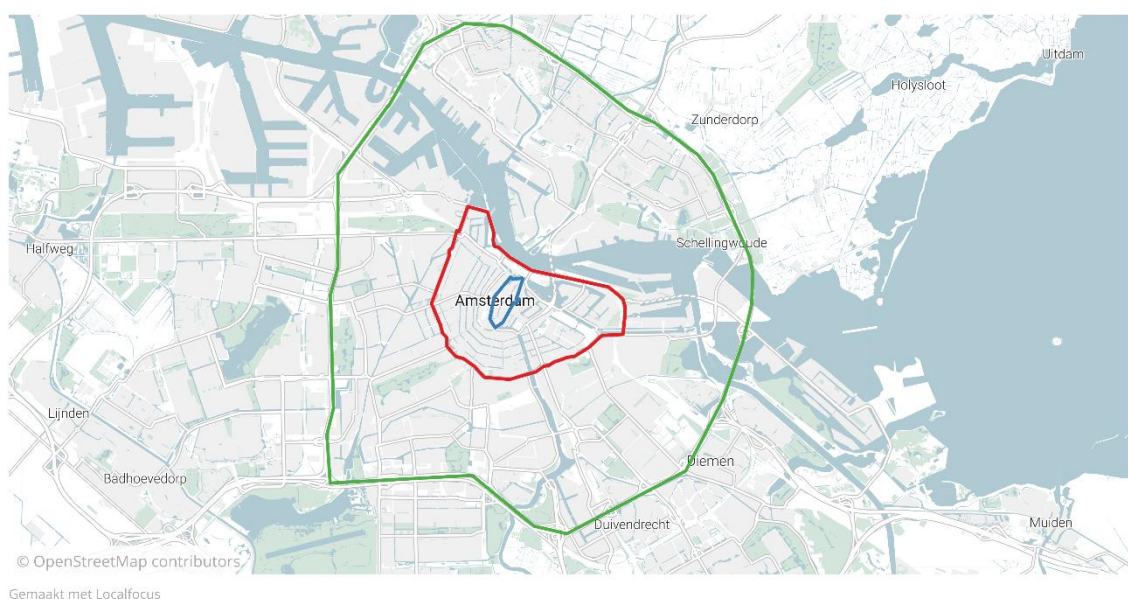


ontwikkeling van het Crowd Monitoring Systeem Amsterdam (CMSA) en het voeren van regie op verkeersstromen. Het CMSA werd al als maatregel genoemd bij ambitie 3. Zoals daar ook toegelicht, ondersteunt het CMSA de informatiepositie van de gemeente ten behoeve van crowdmanagementmaatregelen in de stad. Het systeem is ontworpen om aantallen en dichtheden van verkeer door middel van camera's en sensoren te kunnen duiden op locaties waar drukte is. De gemeente maakt op [deze kaart](#) inzichtelijk welk type technologisch hulpmiddel ze gebruikt voor het CMSA en op welke locatie deze hulpmiddelen zich bevinden. Het CMSA kan dus gebruikt worden voor het adviseren en informeren van verkeersstromen bij drukte. De ambtelijke organisatie geeft aan dat CMSA sinds eind 2020 volledig operationeel is.

De tweede maatregel, het voeren van regie op verkeersstromen, is een pakket aan acties die de gemeente uitvoert. Hieronder geven we een opsomming van de acties die onder deze maatregel vallen.

- Er worden drie handhavingsringen gecreëerd. Op onderstaande kaart zijn deze drie handhavingsringen weergegeven. Door drie ringen te creëren, kan de gemeente per ring handhaven op verschillende beleidsdoelen. De handhavingsring A10 is volgens de ambtelijke organisatie al in gebruik. De handhavingsring op de S100 is vanaf 1 oktober 2021 operationeel. De handhavingsring van het stadshart moet nog gepland worden. De ambtelijke organisatie geeft als voorbeeld dat op de middelste ring, de S100, vanaf 1 oktober gehandhaafd zal worden op zwaar verkeer. De buitenste ring wordt gebruikt voor handhaving van de milieuzone. De ambtelijke organisatie geeft aan dat er altijd een besluit nodig is van het college en de raad om binnen een van de ringen op een nieuw beleidsdoel te handhaven.<sup>37</sup>

Figuur 3 - Drie handhavingsringen in Amsterdam: de A10, de S100 en het stadshart



- Het kentekencameranetwerk langs de A10 (de buitenste handhavingsring) wordt uitgebreid met de S100 (de middelste handhavingsring) en het stadshart (de binnenste handhavingsring). Middels deze kentekencamera's wordt in eerste instantie gehandhaafd op verkeersbesluiten rondom milieuzones en zwaar verkeer.
- Er komt een 1-jarige pilot met mobiele camera's voor snorfietzen op de rijbaan. Hierbij worden tien verplaatsbare kentekencamera's ingezet bij de handhaving van de maatregel 'snorfietzen naar de rijbaan'.<sup>38</sup>
- Er komt een dashboard met volume-informatie voor de S100 (de middelste handhavingsring).
- Er wordt onderzocht of scanauto's ook ingezet kunnen worden voor handhaving op beleidsdoelen.
- Momenteel is er zo'n € 375.000 aan de maatregel besteed. De uiteindelijke uitgaven zullen in de enkele miljoenen lopen. Er werken momenteel acht functionarissen aan de realisatie van de maatregel.

*De maatregelen zijn passend en dekkend*

De door de ambtelijke organisatie aangedragen maatregelen zijn goed te relateren aan de aspecten uit de ambitie (technologische hulpmiddelen, volumebeleid, beïnvloeding en beheersing van verkeersstromen). Het CMSA maakt gebruik van technologische hulpmiddelen (camera's, sensoren) om informatie te genereren over verkeersstromen in bepaalde drukke gebieden.

De maatregel met betrekking tot het voeren van regie op verkeersstromen is vooralsnog beperkt uitgevoerd (momenteel alleen nog op de ring A10). De plannen zijn echter wel passend en dekkend. Het dashboard op de S100 geeft informatie over aantallen per verkeerscategorie (bijvoorbeeld zwaar verkeer, taxi, etc.) aanwezig in het gebied binnen de S100. Deze informatie kan vervolgens gebruikt worden om deze verkeersstromen te beïnvloeden en te beheersen. Enerzijds worden verkeersstromen beïnvloed en beheerst door handhaving op verschillende verkeersregels met behulp van andere technologische hulpmiddelen. ANPR-camera's worden hierbij nu al ingezet, mobiele camera's worden gebruikt in een pilotfase en het gebruik van scanauto's wordt nog onderzocht. Anderzijds is de gemeente van plan verkeersstromen te beïnvloeden en te beheersen door het gebruik van bewegende beelden op plekken waarvan het CMSA aangeeft dat er drukte is (de uitzondering in [ambitie 3](#)). Hier wordt momenteel nog onderzoek naar gedaan, waardoor dit nog niet actief wordt toegepast. Tot slot zijn de maatregelen ook bestuurlijk vastgesteld.<sup>39</sup>

We concluderen dat de woordkeuze 'kijken naar' in de ambitie een zekere terughoudendheid uitstraalt. Deze ambitie kan gezien worden als een inspanningsverplichting, maar stelt geen eisen aan de resultaten die deze inspanning moet opleveren. We constateren dan ook dat de twee maatregelen die de ambtelijke organisatie heeft aangedragen dekkend zijn voor de ambitie, omdat met deze twee maatregelen gekeken is naar de inzet van technologische hulpmiddelen voor alle in de ambitie

genoemde doeleinden. Dit oordeel voelt wellicht wat onbevredigend. We merken echter dat de ambtelijke organisatie de ambitie serieus op heeft gepakt en zichzelf wél concrete doelen en resultaten heeft gesteld.

#### *Beperkte concrete stappen gezet, vertraging door de coronacrisis*

We constateren dat er vooralsnog beperkt concrete stappen zijn gezet om uitvoering te geven aan de maatregelen. Maar we zien ook dat de uitvoering van sommige acties onder maatregel 2, het regie voeren op verkeersstromen, vertraagd is door de coronacrisis. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- Het CSMA is ontwikkeld en operationeel.
- De handhavingsringen zijn bepaald en worden gehanteerd bij de bepaling van handhaving op beleidsdoelen.<sup>40</sup>
- Op de S100 zijn alle voorgenomen ANPR-camera's geplaatst (zestig in totaal). Er zijn nog geen camera's geplaatst op de binnenste ring, het stadshart. Vanaf 1 oktober 2021 zal middels de ANPR-camera's op de S100 gehandhaafd worden op het verkeersbesluit zwaar verkeer.
- De pilot met mobiele camera's voor handhaving van de maatregel 'snorfietsen naar de rijbaan' was gepland voor het najaar 2020 maar is uitgesteld naar het najaar van 2021.<sup>41</sup>
- Het dashboard met volumeinformatie over de S100 is nog in ontwikkeling.<sup>42</sup>
- Het onderzoek naar de inzet van scanauto's voor handhaving op beleidsdoelen is bijna afgerond. Hierbij is vooral gekeken naar de inzet van scanauto's voor handhaving op onrechtmatig parkeren. Dit blijkt onder de wetgeving op het gebied van parkeren niet mogelijk, aldus de ambtelijke organisatie.
- Beide maatregelen zijn nog niet geëvalueerd. Vooralsnog is er dus weinig bekend over de effectiviteit van de maatregelen.

#### *Conclusie*

De ambtelijke organisatie geeft aan dat het middels twee maatregelen uitvoering geeft aan deze ambitie, namelijk door inzet van het CMSA en door het voeren van regie op verkeersstromen. We classificeren deze maatregelen als nieuw, maar er zijn al langer ontwikkelingen op het gebied van technologische hulpmiddelen bij beïnvloeden en beheersen van verkeersstromen. We beschouwen de twee maatregelen als passend bij en dekkend voor de ambitie, omdat alle elementen uit de ambitie op inhoudelijk relevante wijze terugkomen in de maatregelen. Verder concluderen we dat er beperkte concrete stappen zijn gezet. Reden hiervoor is dat sommige acties onder de maatregel 'regie voeren op verkeersstromen' vertraging hebben opgelopen door de coronacrisis, waardoor de beoogde resultaten nog niet zijn behaald. De maatregelen zijn nog niet geëvalueerd.

#### *Andere opvallende punten*

- Ondanks het vrij lage niveau dat nagestreefd wordt met de ambitie ('we kijken naar de inzet van technologische hulpmiddelen') heeft de ambtelijke organisatie



het coalitieakkoord weten te vertalen tot concrete plannen met concrete gewenste resultaten (bijvoorbeeld per 1 oktober 2021 de ANPR-camera's op de S100 operationeel hebben).

- De achterliggende gewenste effecten met betrekking tot het willen beïnvloeden van verkeersstromen zijn momenteel nog vrij vaag (meer ruimte creëren op straat en op het water, om zo de stad aangenamer en veiliger te maken). De beoogde systemen lijken vooral effectief op het gebied van efficiënte handhaving en boeking. Het is nog maar de vraag of het verkeer zich echt efficiënter door de stad zal gaan bewegen als gevolg van de beoogde maatregelen. Het is goed mogelijk dat veelgebruikte applicaties voor navigatie momenteel al verkeersbewegingen efficiënt maken door op basis van slimme algoritmen het verkeer te sturen, maar dat is nu niet met zekerheid vast te stellen.

### 3.5 Ambitie 5: terugdringing pretvervoer

We gaan **bedrijfsmatig pretvervoer** op het water en op het land (o.a. fietstaxi's, segways, de bierfiets, paardenkoetsen, hottugs) zoveel mogelijk **terugdringen** en de veiligheid in het verkeer vergroten.

Ook ambitie 5, om bedrijfsmatig pretvervoer op het water en op het land zoveel mogelijk terug te dringen, vinden we terug in het programma *Stad in Balans 2018-2022*. In het programma is de ambitie onderdeel van het doel 'meer ruimte op straat en op het water'. Om het leefklimaat voor de bewoners van Amsterdam te verbeteren, wordt overlast van het toenemende bezoek aan de stad tegengegaan. De raad ziet bedrijfsmatig pretvervoer als een van de oorzaken voor deze overlast. Opvallend is dat 'bedrijfsmatig pretvervoer' niet is gedefinieerd, maar er enkel voorbeelden worden genoemd. Het tweede deel van de ambitie ('en de veiligheid in het verkeer vergroten') is een gevolg van het eerste deel van de ambitie. Het **terugdringen** van pretvervoer leidt volgens de ambitie tot **vergroting** van de veiligheid. Het is niet duidelijk waar deze aanname op gebaseerd is. Ambitie 5 is grotendeels een intensivering van een bestaande aanpak, omdat sommige vormen van bedrijfsmatig pretvervoer al vóór deze coalitieperiode verboden waren.

*Uitbreiding van het verbod op bedrijfsmatig pretvervoer: meer vervoersmiddelen verboden*

De raad wil bedrijfsmatig pretvervoer op het water en op het land zoveel mogelijk terugdringen. Voor deze ambitie heeft de ambtelijke organisatie twee maatregelen aangeleverd, waarvan één betrekking heeft op bedrijfsmatig pretvervoer op het water en één op het land. De aanpak van bedrijfsmatig pretvervoer op het water kent een andere aanpak en geschiedenis dan op het land. Al in 2017 zijn er op het gebied van water stappen gezet door het vaststellen van het Welstandbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2017.<sup>43</sup> Door middel van het welstandsbeleid zorgt de gemeente ervoor dat passagiersvaartuigen passen bij de cultuurhistorisch waardevolle achtergrond van de Amsterdamse wateren.<sup>44</sup> In dit beleid zijn criteria opgenomen op het gebied van vorm, grootte en functie waaraan passagiersvaartuigen in de Amsterdamse wateren moeten voldoen. Op basis van deze

criteria worden vergunningen afgegeven. De criteria zijn dusdanig dat het voor sommige vormen van bedrijfsmatig pretvervoer moeilijk en soms onmogelijk is om een vergunning te krijgen.<sup>45</sup> De ambtelijke organisatie heeft de vaststelling van het Welstandsbeleid Passagiersvaart 2019 als maatregel aangeleverd voor deze ambitie. In dit nieuwe beleid staat echter dat er inhoudelijk geen wijzigingen zijn doorgevoerd. Maar wel zijn de formuleringen van criteria uit het beleid van 2017 in het nieuwe beleid 2019 verhelderd.<sup>46</sup> Deze maatregel is dus een voortzetting van een al bestaande maatregel.

Voor wat betreft pretvervoer over land was vóór het coalitieakkoord in sommige stadsdelen de bierfiets al verboden.<sup>47</sup> De bierfiets is juridisch gezien een ander vervoersmiddel van bijvoorbeeld een fietstaxi of een paardenkoets. Daarmee is er ook een andere juridische grondslag voor een verbod op deze vervoersmiddelen. Omdat fietstaxi's, segways en paardenkoetsen nog niet verboden waren vóór het huidige coalitieakkoord kan dit deel van de ambitie gezien worden als nieuw. Voor dit deel van de ambitie heeft de ambtelijke organisatie de beëindiging van het vergunningsstelsel rond alternatief personenvervoer als maatregel aangeleverd. Dit gebeurt middels een wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) 2008.<sup>48</sup> Hierdoor is het niet meer mogelijk om een vergunning te krijgen voor het bedrijfsmatig oppikken van mensen langs de weg.

De maatregelen kunnen getypeerd worden als maatregelen met een direct meetbaar resultaat voor de Amsterdamse burger. Beide maatregelen hebben immers een direct effect op het straatbeeld en het aanzicht van vaartuigen op het water.

#### *Set aan maatregelen gedeeltelijk passend*

Inhoudelijk zijn beide maatregelen te relateren aan de in de ambitie genoemde vervoersmiddelen (onder andere fietstaxi's, segways, de bierfiets, paardenkoetsen, hottugs). Daarnaast zijn beide maatregelen bestuurlijk vastgesteld.<sup>49</sup> Maar ondanks dat beide maatregelen erop gericht zijn bedrijfsmatig pretvervoer terug te dringen, constateren we dat de vaststelling van het Welstandsbeleid Passagiersvaart 2019 niet geheel passend is. Het terugdringen van bedrijfsmatig pretvervoer is bij het Welstandsbeleid een indirect effect, omdat vaartuigen aan bepaalde eisen moeten voldoen om een vergunning te krijgen. Hiermee gaat deze maatregel alleen in op de vorm van bedrijfsmatig pretvervoer, maar niet op de activiteit zelf. Het betreft geen verbod, want vaartuigen met een hoge beeldkwaliteit en historische vaartuigen worden beschermd. Bij het beëindigen van het vergunningsstelsel voor alternatief personenvervoer gaat het wel om een direct effect, waarbij het verboden is om op of aan de weg personenvervoer aan te bieden met voertuigen waarvoor de Wet personenvervoer 2000 niet van toepassing is. Op basis van het geheel van maatregelen beoordelen we dat deze gedeeltelijk passend zijn bij de ambitie.

#### *De ambitie wordt in voldoende mate gedekt door de maatregelen*

We constateren dat de maatregelen dekkend zijn voor de verschillende elementen uit de ambitie (fietstaxi's, segways, bierfietsen, paardenkoetsen, hottugs). Hier zijn verschillende juridische grondslagen voor, zie volgend groen kader.

*Juridische grondslagen voor het verbieden van bedrijfsmatig pretvervoer*

Met het beëindigen van het vergunningsstelsel rond alternatief personenvervoer is het in het geheel verboden op of aan de weg met een voertuig dat niet onder de Wet personenvervoer 2000 valt tegen betaling personenvervoer aan te bieden.<sup>50</sup> Fiets-taxi's, segways en paardenkoetsen vallen niet onder de Wet personenvervoer 2000. Segways vallen niet onder alternatief personenvervoer, omdat het feitelijk niet mogelijk is om een ander te vervoeren met een eenpersoonsvervoermiddel.

Bierfietsen worden door de gemeente Amsterdam niet gezien als 'alternatief personenvervoer'. De bierfiets is een groepsfiets. Deze is verboden op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).<sup>51</sup>

Met de vaststelling van het Welstandsbeleid Passagiersvaart 2019 als beoordelingskader is het niet mogelijk dat hottugs een vergunning krijgen.<sup>52</sup> De criteria worden zowel toegepast bij nieuwbouw of verbouwing, als bij het verkrijgen van een exploitatievergunning op zich bij een vaartuig.

Door de genomen maatregelen is het niet meer toegestaan om met een van de in de ambitie genoemde vervoersmiddelen mensen op te pikken langs de weg (de 'opstapmarkt'). Het is nog wel toegestaan om op bestelling mensen te vervoeren (de 'belmarkt'). Hier ligt een juridische reden aan ten grondslag, zie volgend groen kader.

*De 'opstapmarkt' en de 'belmarkt'*

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) biedt een juridische grondslag voor het verbieden van de 'opstapmarkt'. Dit geldt echter niet voor de 'belmarkt'. Als de gemeente alternatief personenvervoer zou willen verbieden in gevallen waarin het vervoer niet op of aan de weg wordt aangeboden (de 'belmarkt'), zou de gemeente daar een nieuw verbod voor in het leven moeten roepen. Een dergelijk verbod kan alleen als de belangen die de gemeente behartigt in het geding zijn. De effecten van het verbod op de 'opstapmarkt' zijn echter nog niet bekend. Daardoor is het nog niet bekend of een nieuw verbod om via de 'belmarkt' personen te vervoeren nodig en nuttig is en welke vorm een dergelijk verbod dan zou moeten krijgen.<sup>53</sup>

*Concrete stappen ondernomen; maatregelen uitgevoerd*

Er is concrete voortgang geboekt in de realisatie van de ambitie omtrent bedrijfsmatig pretvervoer uit het coalitieakkoord. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- Het Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2019 is vastgesteld middels een collegebesluit op 3 december 2019.<sup>54</sup> Het Welstandsbeleid wordt toegepast bij de lopende uitgiftetranche van exploitatievergunningen. De beoordeling van de inschrijving en de loting voor deze eerste uitgiftetranche zijn nog in uitvoering.
- Met ingang van 1 april 2020 heeft het college besloten tot het beëindigen van het vergunningsstelsel rond alternatief personenvervoer.<sup>55</sup> Het verbod om op of aan

de weg met een voertuig tegen betaling personenvervoer aan te bieden, is in de APV blijven staan.<sup>b</sup>

- De gemeente gaat nu de effecten monitoren van het afschaffen van de vergunningen en de handhaving van het verbod om alternatief personenvervoer op of aan de weg aan te bieden. Vervolgens kan de gemeente beoordelen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.

### *Conclusie*

De ambtelijke organisatie heeft twee maatregelen aangeleverd waarmee het uitvoering geeft aan deze ambitie, namelijk de vaststelling van het Welstandsbeleid Passagiersvaart 2019 en het beëindigen van het vergunningsstelsel rondom alternatief personenvervoer. We classificeren de eerste maatregel als een voorzetting van bestaand beleid en de tweede maatregel als nieuw, ondanks dat er al langer ontwikkelingen zijn om bedrijfsmatig pretvervoer op het land terug te dringen (bijvoorbeeld het verbod op de bierfiets). We beschouwen de twee maatregelen als dekkend maar niet geheel passend bij de ambitie. De belangrijkste elementen uit de ambitie worden wel gedekt in de maatregelen, maar de vaststelling van het Welstandsbeleid bestrijdt enkel bepaalde vormen waarin bedrijfsmatig pretvervoer voorkomt. Hiermee wordt het concept zelf niet direct verboden. Het is dus nog steeds mogelijk om binnen de kaders van het welstandsbeleid bedrijfsmatig pretvervoer aan te bieden. Tot slot concluderen we dat er concrete, duidelijk zichtbare stappen zijn gezet om uitvoering te geven aan de maatregelen die bij deze ambitie horen.

### *Andere opvallende punten*

- De focus van de maatregelen ligt op het terugdringen van het bedrijfsmatig pretvervoer en niet op het monitoren van hoe en in welke mate de veiligheid van het verkeer hiermee is vergroot.

## 3.6 Ambitie 6: striktere handhaving op het water

**Striktere handhaving** op het water is noodzakelijk, met name gericht op alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken.

Zoals we bij eerdere ambities gezien hebben, is leefbaarheid een belangrijk thema in het coalitieakkoord. Handhaving speelt daarbij een belangrijke rol, als sluitstuk in de keten, aldus het Masterplan.<sup>56</sup> Waar **ambitie 1** ingaat op prioriteit voor handhaving in het algemeen, gaat ambitie 6 in op een onderdeel daarvan: handhaving op het water. Met striktere handhaving op het water wil men overlastgevend gedrag tegengaan, zoals (excessief) alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken. De ambitie komt ook

<sup>b</sup> In een uitspraak van 25 augustus 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:1910) heeft de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State geoordeeld dat het afschaffen van de vergunningen zorgvuldig is voorbereid, voldoende draagkrachtig is gemotiveerd en voldoet aan het evenredigheidsbeginsel (de uitspraak is te vinden op <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2021:1910>).

terug in *Stad in Balans 2018-2022*, maar dan als maatregel van het doel 'minder overlast'. Deze ambitie kan gezien worden als een intensivering van lopend beleid. De gemeente is al jaren bezig met de bestrijding van overlast op het water. Al in 2002 werd een meldpunt Overlast te water<sup>c</sup> opgericht en recenter kwam het thema terug in de voortgangsrapportage *Stad in Balans 2016* en de *Watervisie 2040* uit 2015.<sup>57</sup> In de huidige ambitie worden drie specifieke aandachtspunten genoemd voor handhaving: alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken.

*College treft één maatregel, combinatie van intensivering en nieuw beleid*

De ambtelijke organisatie noemt één maatregel waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie: een integrale aanpak voor handhaving op het water. Deze integrale aanpak moet leiden tot striktere handhaving op de genoemde aspecten in de ambitie. De maatregel kan zowel gezien worden als een intensivering van lopend beleid, als een nieuwe maatregel, omdat de integrale aanpak uit verschillende aspecten bestaat. Sommige van deze aspecten zijn nieuw, waar andere aspecten al in voorgaande jaren aan de orde waren. De aspecten worden hieronder kort toegelicht, inclusief concrete acties die hierbij zijn uitgevoerd.

- Uitbreiding van de capaciteit van twintig naar dertig fte's inspecteurs Vaarwegen / BOA's.
  - De formatie wordt uitgebreid met tien (fte-)inspecteurs Vaarwegen, die tevens bevoegd buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) zijn.
  - De vloot wordt uitgebreid met twee volledig elektrische patrouilleboten, zo'n € 1,2 miljoen per vaartuig. Deze zullen in de periode eind 2022-begin 2023 opgeleverd worden.
- Doorontwikkeling van de digitale ondersteuning.
  - De Digitale Gracht (zie ook het groene kader hieronder), het systeem waarmee op een digitale wijze inzicht wordt verkregen in drukte en overlast op het water, wordt doorontwikkeld.
- Aanscherping en verduidelijking van de vaarregels in Amsterdam.
  - De nieuwe versie *Regeling op het binnenwater 2020*, zodat handhaven makkelijker en duidelijker wordt.<sup>58</sup>
  - De invoering van de 12+-regel die sinds mei 2019 geldt, waardoor een vergunning noodzakelijk is voor het meenemen van meer dan twaalf passagiers plus één schipper (ook voor de pleziervaart).<sup>59</sup>
  - De lobbyactiviteiten voor het aanpassen van de Alcoholwet (voorheen Drank- en Horecawet).

*De Digitale Gracht*

De Digitale Gracht komt als maatregel 7 voor in het Masterplan, onder Doorbraak 3: digitaal krijgt prioriteit. De Digitale Gracht is een dashboard waarop informatie

<sup>c</sup> <https://www.waternet.nl/contact/overlast-op-het-water-melden/>

wordt samengebracht die sensoren en camera's verzamelen over het Amsterdamse waterverkeer. Het dashboard wordt gebruikt voor:

1. Het onderbouwen en ondersteunen van het gemeentelijke beleid;
2. Het uitvoeren van verkeersmanagement op het Amsterdamse water;
3. Een efficiëntere en effectievere handhaving (door het gericht kunnen sturen op handhaving bij overtredingen van de regels (zoals illegale passagiersvaart en overlast door geluid, hard varen en dergelijke).

#### *De maatregelen passen bij de ambitie*

We constateren dat de maatregelen die zijn aangeleverd door de ambtelijke organisatie passen bij de ambitie. Door het uitbreiden van de capaciteit en de formatie kan er *grootschaliger* gehandhaafd worden. Door de doorontwikkeling van de digitale ondersteuning kan er volgens de ambtelijke organisatie *efficiënter* gehandhaafd worden, omdat de Digitale Gracht het mogelijk maakt om informatiegestuurd te handhaven. Tot slot kan er door aanscherping en verduidelijking van de regels *makkelijker* gehandhaafd worden. Deze drie aspecten van de integrale aanpak dragen allemaal bij aan striktere handhaving. De maatregel is ook bestuurlijk vastgesteld, onder andere door *Stad in Balans 2018-2022* en het Masterplan.<sup>60</sup>

#### *Maatregelen dekkend voor de ambitie*

We constateren dat de integrale aanpak voor handhaving op het water over het algemeen dekkend is voor de verschillende elementen uit de ambitie (alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken). **Alcoholgebruik** op het water wordt door de integrale aanpak bestreden middels lobbyactiviteiten bij de verantwoordelijk staatssecretaris voor een aanpassing van de Alcoholwet.<sup>61</sup> Deze wet reguleert het bedrijfsmatig schenken van alcohol, behalve voor de passagiersvaart. Om alcoholgebruik op het water te verminderen, wordt gekeken of ook voor de passagiersvaart een verplichtstelling van een drank- en horecaverunning in de wet opgenomen kan worden. De ambtelijke organisatie geeft aan dat deze verplichtstelling nog niet komt, maar dat het binnenkort wel verplicht wordt dat iemand toeziet op de sociale hygiëne.<sup>62</sup> We voegen een kritische noot toe aan ons oordeel. Het lijkt ons dat de meeste overlast als gevolg van overmatig alcoholgebruik ontstaat binnen de pleziervaart. Het aanpakken van alcoholgebruik binnen de bedrijfsmatige passagiersvaart lijkt ons daarom slechts beperkt effectief.

Daarnaast zijn er overlastbepalingen opgenomen in de nieuwe versie van de Verordening op het Binnenwater 2020 (VOB), waardoor **geluidsoverlast** op het water wordt tegengegaan. Op grond van deze verordening is het verboden om met of op een vaartuig of ander object te water geluidsoverlast of hinder voor de omgeving te veroorzaken. Het is echter de vraag of de capaciteit van dertig vaarinspecteurs genoeg zal zijn om geluidsoverlast op het water op drukke dagen volledig tegen te gaan. In aanvulling hierop is de '12+-regel' ingesteld, waardoor een vergunning noodzakelijk is voor het meenemen van meer dan twaalf passagiers plus één schipper (ook voor de pleziervaart).



Tot slot worden **illegale wervingspraktijken** door de integrale aanpak op twee manieren bestreden. Ten eerste worden online advertenties van illegaal vervoer opgespoord en verwijderd. De medewerkers van de gemeente (internetrecherche) zijn getraind door de politie op het speuren op het internet naar aanbieders van illegale werving en bevoegd om hiertegen handhavend op te treden.<sup>63</sup> Ten tweede worden er fysieke controles uitgevoerd. De ambtelijke organisatie geeft aan dat het opsporen van online advertenties vele malen effectiever is dan het doen van fysieke controles, mede omdat het juridisch gezien complexer is. Bij de fysieke controles moet er sprake zijn van heterdaad. De praktijk leert dat dit niet altijd makkelijk te bewerkstelligen is. Daarom ligt de focus op dit moment op internetrecherche.

*Maatregel is doorlopend, op meeste vlakken concrete stappen gezet*

Voor het ontwikkelen van de integrale aanpak zijn er diverse concrete stappen ondernomen. Dit concluderen we op basis van de informatie die aangeleverd is door de ambtelijke organisatie:

- **Samenvoeging van handhaving:** per 1 januari 2020 is het team Nautisch Toezicht en Handhaving overgegaan van Waternet naar de directie THOR van de gemeente Amsterdam.<sup>64</sup>
- **Meer budget:** vanaf 2020 nemen de lasten voor de formatie van nautisch handhaven structureel toe met € 1,1 miljoen. Hiertoe is besloten in de *Voorjaarsnota 2019*, wegens de toenemende drukte en overlast op het water.<sup>65</sup>
- **Uitbreiding van de capaciteit:** de ambtelijke organisatie geeft aan dat er zes nieuwe inspecteurs Vaarwegen zijn gestart en dat de werving voor de laatste vier inspecteurs in februari 2021 gestart is. Daarnaast is de aanbestedingsprocedure van de twee patrouilleboten in de afrondende fase. Over de investering voor het eerste vaartuig is bij de *Voorjaarsnota 2019* al positief besloten en de investering in het tweede vaartuig is onderdeel van de besluitvorming bij de *Voorjaarsnota 2020*.<sup>66</sup>
- **Doorontwikkeling van de digitale ondersteuning:** de basisdekking van sensoren is voor 90% geïnstalleerd, aldus de ambtelijke organisatie. De grootte en reikwijdte van de basisdekking is vastgesteld op basis van criteria als nut, effectiviteit en kosten. Om deze informatiegestuurde handhaving mogelijk te maken, moeten alle pleziervaartuigen in 2021 beschikken over een vignet met een chip. In 2022 zal gekeken worden waar eventuele uitbreidingen of aanpassingen noodzakelijk zijn, onder andere op basis van wensen van gebruikers, overlastmeldingen en andere ontwikkelingen.
- **Aanscherping en verduidelijking van de regels:** tegelijk met de vaststelling van de *Nota Varen deel 1* in 2019 is de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB) gewijzigd. In de geüpdatete versie van de VOB zijn bepalingen opgenomen over het maximale aantal personen op een vaartuig (12+-regel), overlast, het tijdelijk verbieden van nachtvaren, ligplaatsvergunningen en de vergunningsplicht voor vervoer van personen. Met een communicatiecampagne en gedragsbeïnvloeding hoopt de ambtelijke organisatie de regelkennis onder gebruikers van de grachten

te bevorderen. We hebben deze campagne niet onderzocht en zijn dus niet bekend met de effectiviteit hiervan.

### *Conclusie*

De ambtelijke organisatie kiest voor een integrale aanpak van handhaving op het water waaraan meerdere maatregelen verbonden zijn. Deze integrale aanpak bestaat uit bestaande (voortkomend uit eerder beleid) en nieuwe elementen. We beoordelen de maatregelen als passend bij en dekkend voor de ambitie, omdat de integrale aanpak bijdraagt aan striktere handhaving op alle in de ambitie genoemde aspecten: alcoholgebruik, geluid en illegale wervingspraktijken. Tot slot concluderen we dat er concrete, duidelijk zichtbare stappen zijn gezet om uitvoering te geven aan de integrale aanpak en daarmee aan de ambitie.

### *Andere opvallende punten*

- Het is, ondanks de extra inzet en uitbreiding van de vloot, nog steeds de vraag of de additionele handhavingcapaciteit voldoende zal zijn op de drukste vaardagen.
- De aanpak met betrekking tot overmatig alcoholgebruik op het water lijkt enkel gericht te zijn op de beroepsmatige passagiersvaart, terwijl de grootste overlast waarschijnlijk voortkomt uit de pleziervaart.
- Het aanscherpen van de regels lijkt wenselijk gezien de huidige staat en drukte van het Amsterdamse vaarwater. Het is echter nog maar de vraag of gebruikers van de Amsterdamse wateren voldoende op de hoogte zullen zijn van de (nieuwe) regelgeving.

## 3.7 Ambitie 7: op- en afstapplaatsen rondvaartboten buiten het centrum

We gaan de **op- en afstapplaatsen** voor rondvaartboten naar buiten het centrum **verplaatsen**.

### *College treft geen maatregelen; ambitie vervallen*

Voor deze ambitie heeft de ambtelijke organisatie geen maatregelen aangeleverd. De ambitie is gedurende de coalitieperiode komen te vervallen. We kunnen dus geen uitspraken doen over dekkendheid, passendheid en concreetheid van gezette stappen. Het laten vallen van deze ambitie uit het coalitieakkoord is door de gemeenteraad vastgesteld in de *Nota Varen 2*, zoals te lezen is in de passage in het groene kader hieronder.<sup>67</sup>

#### *Passage uit Nota Varen 2:*

“In afwijking van het coalitieakkoord is het college niet voornemens om de op- en afstaplocaties voor rondvaartboten buiten het centrum te verplaatsen. Het college verwacht dat door de maatregelen die zijn aangekondigd in Nota Varen Deel 1 en 2, de overlast en drukte op en rondom het water zal verminderen. Bovendien zijn deze



maatregelen beter uitvoerbaar en wordt een mogelijk waterbedefferd naar de overige stadsdelen voorkomen.”

#### *Onderliggende ambitie*

Uit deze passage blijkt dat de raad met deze ambitie beoogde om overlast en drukte op en rondom het water te verminderen. Om deze onderliggende ambitie te behalen heeft het college besloten om andere maatregelen te treffen. Deze alternatieve maatregelen zijn vastgelegd in de *Nota Varen Deel 1* en *2*. We hebben niet onderzocht om welke maatregelen het precies gaat en in hoeverre deze geleid hebben tot een vermindering van overlast en drukte op en rondom het water. Dit valt buiten het coalitieakkoord en daarmee buiten de scope van dit onderzoek.

In onze gesprekken met ambtenaren komt naar voren dat zij nauwelijks betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van deze ambitie in het coalitieakkoord. Hierdoor zijn twijfels, die leefden bij de ambtelijke organisatie over de haalbaarheid van deze ambitie, niet meegenomen in de totstandkoming van de ambitie.

#### *Conclusie*

De ambtelijke organisatie heeft geen maatregelen aangeleverd, omdat de ambitie is komen te vervallen. Daarom kunnen we geen oordeel geven over de mate van passendheid, dekkendheid en concreetheid van genomen stappen.

## 4 Verdieping bewegende reclame: een lange en bewogen geschiedenis

### 4.1 Aanleiding voor de verdieping

Zoals aangegeven in paragraaf 1.2.2 bevat elk deelonderzoek naar de uitvoering van de thema's in het coalitieakkoord bevat een zogenaamde 'verdieping'. Voor de verdieping van dit deelonderzoek naar het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water*, hebben we in detail gekeken naar de geschiedenis, de totstandkoming en de uitvoering van ambitie 3 van dit thema.

We gaan **bewegende reclames** zo veel mogelijk uit de stad weren. Waar het noodzakelijk is maatregelen te nemen voor **crowdcontrol** kunnen objecten met bewegende beelden bij uitzondering worden ingezet. **Data-tracking** wordt verboden.

De verdieping concentreert zich op de vraag hoe deze ambitie in het coalitieakkoord terecht is gekomen en hoe de gemeente invulling geeft aan de uitvoering ervan. Met deze verdieping willen we meer inzicht geven in de bewogen geschiedenis, met daarin successen, maar ook knelpunten, die zich voor hebben gedaan bij het weren van bewegende reclame in de openbare ruimte. Ook onderzoeken we wat de rol is geweest van het coalitieakkoord in deze geschiedenis.

De verdieping richt zich op de periode van 2013 tot en met heden (2021). Voor deze verdieping hebben we twee interviews gehouden met betrokken ambtenaren en verschillende documenten bestudeerd.

## 4.2 Bevindingen verdieping

Om de bewogen geschiedenis van bewegende reclame in Amsterdam te laten zien, hebben we gekozen voor een visuele weergave in de vorm van een interactieve tijdlijn en meerdere interactieve kaarten. De tijdlijn en de kaarten zijn te vinden op [deze](#) pagina. De tijdlijn laat de belangrijkste gebeurtenissen zien op het gebied van bewegende reclame in de openbare ruimte in de periode 2013 tot heden. De kaarten laten op verschillende tijdstippen het aantal digitale mupi's<sup>d</sup> in Amsterdam zien. Digitale mupi's zijn vrijstaande reclamevitruines die bewegende reclame kunnen vertonen. Door op een vlaggetje te klikken, is de mupi te zien via Google Streetview. We zullen de inhoud van de tijdlijn en de kaarten hier niet verder toelichten, om onnodige herhaling te voorkomen. Graag verwijzen we dan ook naar [deze](#) webpagina voor een overzicht van de bevindingen van deze verdieping.

## 4.3 Beschouwing op de uitkomsten van de verdieping

In paragraaf 3.3 schreven we dat de gemeente concrete stappen heeft gezet in de uitvoering van ambitie 3 van het thema *openbare ruimte, mobiliteit en water*. Deze verdieping bevestigt dat beeld. Maar de tijdlijn laat ook zien dat er een lange geschiedenis aan vooraf is gegaan. We zien daarin onder meer dat de gemeente worstelt om een passende balans te vinden tussen eigen belangen, belangen van inwoners en bezoekers, en de belangen van ondernemers. Ook blijft de toekomst onzeker, omdat nieuwe vormen van reclame vragen om nieuw beleid en een passende belangenafweging. Hieronder gaan we in op drie aspecten die ons opvallen aan de geschiedenis zoals we die weergeven in de interactieve tijdlijn en kaarten.

### 4.3.1 Een speelveld met veel verschillende belangen

Ten eerste valt ons op dat het thema *bewegende reclame* een speelveld is waarin veel verschillende belangen spelen. Belangen die elkaar kunnen versterken, maar ook tegenstrijdig kunnen zijn. De exploitant van mupi's en abri's heeft een belang bij het gebruik van bewegende beelden. We lezen in de brief die de exploitant naar het college stuurde op 7 februari 2018 een aantal argumenten voor het behoud van bewegende beelden.<sup>68</sup> Zo bieden bewegende beelden kansen voor publieke communicatie (in geval van nood), hebben ze een moderne uitstraling en zorgen ze voor een hogere afdracht, aldus de exploitant. Daarnaast is te lezen dat de exploitant omvangrijke investeringen heeft gedaan, die terugverdiend moeten worden door het plaatsen en exploiteren van digitale reclamezuilen.

---

<sup>d</sup> Uit het Frans: *meublier urbain pour l'information* ofwel straatmeubilair voor informatie.

Ten tweede hebben ook ondernemers belang bij het gebruik van bewegende reclame. De nieuwe opmars van bewegende reclame in ramen en etalages gericht op de openbare weg laat zien dat ondernemers in de stad waarde zien in het gebruik van bewegende reclame. Dit staat echter op gespannen voet met de belangen van bewonersgroepen. Dit blijkt uit de tegenbeweging die we in 2016 zien vanuit belangen- en bewonersgroepen naar aanleiding van de toename van bewegende reclame in de openbare ruimte. Volgens deze groepen tast bewegende reclame het Amsterdamse straatbeeld aan en heeft het negatieve effecten op de leefbaarheid van de stad (onder andere vercommercialisering van de openbare ruimte).

Tot slot zijn er ook binnen de gemeente belangen. De belangen van de gemeente zijn divers en kunnen onderling botsen. Enerzijds is de gemeente gebonden aan een langdurig contract (vijftien jaar) met de exploitant en moet zij zich aan haar verplichtingen richting de exploitant houden. Daarnaast levert het contract met de exploitant de gemeente ruim € 10 miljoen aan inkomsten op. Verder ziet de gemeente ook kansen in het gebruik van bewegende beelden voor communicatieve doeleinden (in geval van nood). Tegelijkertijd wil de gemeente de stad leefbaar houden en visuele drukte zoveel mogelijk beperken voor haar inwoners. Deze verschillende belangen zorgen voor spanning en maken ook dat het standpunt van de gemeente over tijd kan verschuiven. Waar de eerste digitale mupi in november 2016 nog feestelijk onthuld werd, is het standpunt van de gemeente over de jaren verschoven naar het zo veel mogelijk terugdringen van bewegende beelden in de openbare ruimte. Voor een belangrijk deel omdat zij rekening dient te houden met alle bovengenoemde belangen.

#### **4.3.2 Continu in beweging**

De gemeente moet dus navigeren tussen belangen die met elkaar kunnen botsen. Maar ook het dynamische karakter van reclame in de openbare ruimte zorgt voor complexiteit. Innovaties volgen elkaar in hoog tempo op, waardoor nieuw beleid en heroverweging van gemaakte afspraken terugkerende vereisten zijn. Zo werd in het contract tussen de gemeente en de exploitant in 2013 nog geen aandacht besteed aan bewegende reclame, omdat men nog niet kon overzien dat deze vorm van reclame later zou opkomen. Bestaand beleid moet dus regelmatig getoetst worden aan nieuwe technologieën en nieuwe vormen van reclame.

Als uit een toetsing blijkt dat een bepaalde technologie of vorm niet wenselijk is, is het maar de vraag of de gemeente volledig bevoegd is om deze te verbieden. Zo moest de gemeente in 2017 een extern juridisch bureau in de arm nemen om te onderzoeken of een verbod op bewegende beelden mogelijk was. De conclusie van dit bureau destijds was dat een verbod mogelijk was, mits het beleid van de gemeente helderder gemaakt werd. Het verbod op data-tracking, zoals geformuleerd in ambitie 3 van het coalitieakkoord, ligt gecompliceerder. Zoals we in paragraaf 3.3 schreven, heeft de gemeente geen volledige controle over de functionaliteit en het gebruik van slimme reclamezuilen. Daardoor zijn er weinig mogelijkheden om op een dergelijk verbod te handhaven.

En ook nu zien we nieuwe vormen ontstaan van reclame in de openbare ruimte. Op dit moment is er sprake van een wildgroei aan bewegende reclame achter gevelramen en etalages. De ambtelijke organisatie geeft aan dat deze vorm niet is toegestaan, omdat deze vormen van bewegende reclame ook gericht zijn op de openbare weg. De ambtelijke organisatie probeert alvorens te handhaven er altijd eerst in goed overleg met de betrokken partijen uit te komen (informereren en waarschuwen), omdat dit efficiënter zou zijn in termen van tijdsinzet.

### 4.3.3 Sturing raad resulterend in ambitie coalitieakkoord

Er dient dus rekening gehouden te worden met veel verschillende belangen en een snelveranderend speelveld. Ook moet continu herijkt worden welke belangen het zwaarst wegen. Onze derde observatie heeft hier betrekking op en op de rol van de gemeenteraad en het coalitieakkoord in dit proces. Zoals we in paragraaf 4.3.1 schreven, is de gemeente zich in de afgelopen jaren steeds meer gaan richten op het terugdringen van bewegende reclame, om zo de leefbaarheid in de stad te verbeteren. We concluderen dat de raad hierin een sturende rol heeft gehad.

Vanaf het moment dat bewegende reclame werd toegestaan in het *Stedelijk Kader Buitenreclame* (vastgesteld in december 2016) werden vanuit de raad vragen gesteld over de effecten van dit beleid. Uiteindelijk is op basis van vragen vanuit de raad onderzocht of het juridisch mogelijk was om een verbod op bewegende beelden in te voeren. Dit leidde uiteindelijk tot een aangenomen motie, waarin een volledig verbod op bewegende reclame in de openbare ruimte werd voorgesteld. De inhoud en strekking van deze motie werden daarna in het coalitieakkoord verwerkt. De raad heeft op die manier een grote rol gespeeld in de totstandkoming van de ambitie in het coalitieakkoord. De opname in het coalitieakkoord lijkt vervolgens een katalyserende werking gehad te hebben, omdat het heeft geleid tot een nieuw beleidskader waarin bewegende beelden, op een paar uitzonderingen na, verboden werden. Ook na de vaststelling van dit beleidskader en de daarop volgende verdwijning van bewegende reclame in grote delen van de stad, blijft de raad actief. Zo heeft de raad in september 2020 een motie (nr. 1010) aangenomen, waarin is vastgelegd dat het college na twee jaar (2022) zal moeten evalueren of er nog nut en noodzaak is voor (digitale) mupi's.

### 4.3.4 Conclusie

De drie bovengenoemde aspecten (speelveld met veel belangen, continue beweging en sturing vanuit de raad) laten zien dat de geformuleerde ambitie (weten van bewegende reclame) in het coalitieakkoord een momentopname is. Net als in de jaren ervoor zal deze ambitie de nodige aandacht blijven vragen. De gemeente moet continu de verschillende belangen afwegen die spelen bij de verschillende gebruikers van de stad: bewoners, ondernemers en bezoekers. Deze belangen zijn niet alleen tegengesteld. Ze zijn ook veranderlijk, net als het belang van de gemeente zelf. Deze ambitie uit het coalitieakkoord komt voort uit een gevoelde onbalans die het gevolg is van voorafgaand beleid en eerdere afspraken. De gemeente hoopt met de uitvoering van de ambitie de balans tussen

bewoners, ondernemers en bezoekers te herstellen. Omdat er constant geïnnoveerd wordt, is een herijking van deze balans blijvend nodig, maar de juridische afspraken die de gemeente heeft gemaakt moeten een dergelijke herijking wel toestaan. We zien dat het coalitieakkoord hiervoor een effectief instrument kan zijn. De verankering van deze ambitie in het coalitieakkoord gaf het nodige momentum om het terugdringen van bewegende reclame in gang te zetten.

## 5 Overkoepelende conclusie

In dit hoofdstuk geven we op basis van onze al eerder beschreven bevindingen en ons beoordelingskader antwoord op onze onderzoeksvraag. We behandelen eerst het deel van de onderzoeksvraag dat zich richt op de concrete stappen die zijn gezet om uitvoering te geven aan de ambities. We eindigen dit hoofdstuk met een samenvattende tabel waarin een opsomming wordt gegeven van punten die ons nog meer zijn opgevallen.

### 5.1 Conclusie passendheid, dekkendheid en concrete stappen

In de paragrafen van hoofdstuk 3 beoordeelden we in hoeverre het college met passende en dekkende maatregelen uitvoering heeft gegeven aan de ambities uit het coalitieakkoord op het gebied van openbare ruimte, mobiliteit en water. Het beeld dat hieruit ontstaat is overwegend positief (zie tabel 5.1).

Tabel 5.1 - Overzicht oordeel per ambitie

Ambitie	Zijn de maatregelen passend?	Zijn de maatregelen dekkend?	Zijn er concrete stappen ondernomen?
Ambitie 1. Reiniging en handhaving stevige prioriteit	Ja	Beperkt oordeel: Ja	Ja
Ambitie 2. Reclame in openbare ruimte terugdringen dus reclamebelasting	Ja	Gedeeltelijk	Beperkt
Ambitie 3. Bewegende reclame zoveel mogelijk weren	Ja	Gedeeltelijk	Ja
Ambitie 4. Kijken naar technologische hulpmiddelen volumebeleid en verkeersstromen	Ja	Ja	Beperkt

Ambitie	Zijn de maatregelen passend?	Zijn de maatregelen dekkend?	Zijn er concrete stappen ondernomen?
Ambitie 5. Bedrijfsmatig pretvervoer zo veel mogelijk terugdringen	Beperkt	Ja	Ja
Ambitie 6. Striktere handhaving op het water	Ja	Ja	Ja
Ambitie 7. Op- en afstapplaatsen rondvaartboten naar buiten het centrum	Ambitie vervallen	Ambitie vervallen	Nee

### 5.1.1 Maatregelenpakketten veelal passend

Uit de aangeleverde informatie blijkt dat het merendeel van de maatregelenpakketten op het gebied van openbare ruimte, mobiliteit en water passend is om uitvoering te geven aan de bijbehorende ambities. We zien alleen bij ambitie 5 dat de vaststelling van het Welstandsbeleid Passagiersvaart 2019 als maatregel niet volledig passend is voor de ambitie, omdat deze maatregel zich richt op de uiterlijkheden (vorm) van vaartuigen en niet op de functie (inhoud) van pretvervoer. Daarmee blijft bedrijfsmatig pretvervoer binnen de kaders van het welstandsbeleid mogelijk. Daarnaast is ambitie 7 niet uitgewerkt, waardoor een oordeel over passendheid niet aan de orde is.

### 5.1.2 Maatregelenpakketten overwegend dekkend, soms gedeeltelijk en niet te beoordelen

Ons oordeel over de dekkendheid van de maatregelen die het college heeft getroffen, is minder positief. Voor de ambities 4, 5 en 6 beoordelen wij de maatregelenpakketten als volledig dekkend. Voor de ambities 2 en 3 beoordelen we de maatregelen als gedeeltelijk dekkend en voor ambitie 7 kunnen we geen oordeel geven over de mate van dekkendheid van de maatregelen omdat deze ambitie niet is uitgewerkt. We kunnen ook geen oordeel geven over de dekkendheid van de maatregelen van ambitie 1, maar dat komt omdat er geen kaders of normen bij het begrip 'stevige prioriteit' in het coalitieakkoord zijn meegegeven. Hoewel we constateren dat de maatregelen een significante impact hebben, kunnen we niet beoordelen of hiermee voldaan wordt aan wat onder een 'stevige prioriteit' wordt verstaan.

### 5.1.3 Op vier ambities concrete stappen gezet, op twee slechts beperkt en op één geen

Tabel 5.1 laat zien dat voor de ambities 1, 3, 5 en 6 concrete stappen zijn gezet om de ambities te verwezenlijken. Hoewel een aantal stappen minder ver zijn dan beoogd, is onze conclusie dat over het algemeen bij de voornoemde ambities duidelijk zichtbare en

concrete stappen zijn gezet. Bij de ambities 2 en 3 zijn slechts in beperkte mate concrete stappen gezet. In beide gevallen geeft de ambtelijke organisatie aan hier wel een goede reden voor te hebben, namelijk de impact van de coronacrisis. Zo is bij ambitie 2 de reclamebelasting (nog) niet ingevoerd, omdat er besloten is om de ondernemers in Amsterdam, die zwaar getroffen zijn als gevolg van de (gedeeltelijke) lockdowns, te ontzien. Alle nodige voorbereidingen zijn echter wel al getroffen om in januari 2022 de maatregel alsnog in te voeren. Ook bij ambitie 4 geeft de ambtelijke organisatie aan dat de coronacrisis voor vertraging heeft gezorgd. Zo is er als gevolg van de pandemie prioriteit gegeven aan de inzet van technologische hulpmiddelen voor informatie over coronaregels, zoals het houden van anderhalve meter afstand. Als gevolg hiervan is de maatregel 'snorfiets op de rijbaan' een jaar uitgesteld, is het dashboard nog in ontwikkeling en gaat er later dan verwacht gehandhaafd worden op zwaar verkeer op de S100. Tot slot hebben we bij ambitie 7 geen concrete stappen geconstateerd, omdat de ambitie niet is uitgewerkt.

## 5.2 Conclusie andere opvallende punten

Bij enkele ambities zijn er nog zaken die ons opvielen die niet per se binnen de gestelde normen van passendheid, dekkendheid en concreetheid vallen. Deze hebben we bij de conclusie van elke subparagraaf/ambitie opgesomd. Hier volgt nog een samenvatting (tabel 5.2).

Tabel 5.2 - Andere opvallende punten

Ambitie	Opvallende punten
Ambitie 1. Reiniging en handhaving stevige prioriteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er wordt in het coalitieakkoord geen toelichting op of afbakening van het begrip 'stevige prioriteit' gegeven. Daarom kunnen we de mate van dekkendheid van de maatregelen niet goed beoordelen. We zien wel dat de ambtelijke organisatie de nodige inzet heeft gepleegd om de 'holle' ambitie te concretiseren. Hierdoor krijgen de maatregelen de nodige impact.</li> </ul>
Ambitie 2. Reclame in openbare ruimte terugdringen dus reclamebelasting	<ul style="list-style-type: none"> <li>De raad noch de ambtelijke organisatie heeft aangegeven in hoeverre reclame in de openbare ruimte teruggedrongen dient te worden.</li> <li>De invoering van de reclamebelasting is een indirecte maatregel die alleen een (kosten)prikkel geeft tot minder reclame-uitingen, maar geen verbod oplegt of direct</li> </ul>



Ambitie	Opvallende punten
	<p>bijdraagt aan vermindering van reclame-uitingen in de openbare ruimte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het is nog niet zeker of de innovatieve wijze van aanslagoplegging voor de reclamebelasting aan de resultaatverwachtingen zal voldoen en of de uitvoeringskosten van de belastingheffing dit keer wel laag genoeg zullen zijn.</li> </ul>
<p>Ambitie 3. Bewegende reclame zoveel mogelijk weren</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is momenteel sprake van een wildgroei aan bewegende reclame achter reclamevitruines en ruiten achter de gevel. De ambtelijke organisatie kiest er momenteel voor om eerst te informeren, alvorens te handhaven, omdat dit effectiever zou zijn. Klaarblijkelijk is de Amsterdamse ondernemer nog onvoldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving met betrekking tot bewegende reclames gericht op de openbare ruimte.</li> <li>• Het is nog de vraag in hoeverre een verbod op data-tracking in combinatie met reclame juridisch mogelijk is en in hoeverre het verbod praktisch gezien handhaafbaar zal zijn.</li> <li>• Onze verdieping (hoofdstuk 4) laat zien dat er al lange tijd een politiek en maatschappelijk debat wordt gevoerd maar dat de opname van de ambitie in het coalitieakkoord een momentum creëerde om in actie te komen.</li> </ul>
<p>Ambitie 4. Kijken naar technologische hulpmiddelen volumebeleid en verkeersstromen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ondanks het vrij lage niveau dat nagestreefd wordt met de ambitie ('we kijken naar de inzet van technologische hulpmiddelen') heeft de ambtelijke organisatie het coalitieakkoord weten te vertalen tot concrete plannen met relatief concrete gewenste resultaten (bijvoorbeeld per 1 oktober 2021 het CMSA-systeem op de S100 operationeel) hebben.</li> <li>• De achterliggende gewenste effecten met betrekking tot het willen beïnvloeden van verkeersstromen zijn momenteel nog vrij vaag (meer ruimte creëren op straat en op het water, om zo de stad aangenamer en veiliger te</li> </ul>



Ambitie	Opvallende punten
	<p>maken). De beoogde systemen lijken vooral effectief op het gebied van efficiënte handhaving en beboeting. Het is nog maar de vraag of het verkeer zich echt efficiënter door de stad zal gaan bewegen als gevolg van de beoogde maatregelen. Het is goed mogelijk dat veelgebruikte applicaties voor navigatie momenteel al verkeersbewegingen efficiënt maken door op basis van slimme algoritmen het verkeer te sturen, maar dat is nu niet met zekerheid vast te stellen.</p>
<p>Ambitie 5. Bedrijfsmatig pretvervoer zo veel mogelijk terugdringen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De focus van de maatregelen ligt op het terugdringen van het bedrijfsmatig pretvervoer en niet op het monitoren van hoe en in welke mate de veiligheid van het verkeer hiermee is vergroot.</li> </ul>
<p>Ambitie 6. Striktere handhaving op het water</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het is, ondanks de additionele inzet en uitbreiding van de vloot, nog steeds de vraag of de additionele handhaving capaciteit voldoende zal zijn op de drukste vaardagen.</li> <li>• De aanpak met betrekking tot overmatig alcoholgebruik op het water lijkt enkel gericht te zijn op de beroepsmatige passagiersvaart, terwijl de grootste overlast lijkt voort te komen uit de pleziervaart.</li> <li>• Het aanscherpen van de regels lijkt wenselijk gezien de huidige staat en drukte van het Amsterdamse vaarwater. Het is echter nog maar de vraag of gebruikers van de Amsterdamse wateren voldoende op de hoogte zullen zijn van de (nieuwe) regelgeving.</li> </ul>
<p>Ambitie 7. Op- en afstapplaatsen rondvaartboten naar buiten het centrum</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen.</li> </ul>

## Bijlagen

### Bijlage 1 Onderzoeksteam

Rekenkamer Amsterdam	
Directeur	dr. Jan de Ridder
Onderzoekers	drs. Carlos Neves Cordeiro RA RC
	drs. Esther Fogl RC
	drs. Loes van Rooijen
	Tello Heldring Bsc
	Ernst van der Poel Msc

### Bijlage 2 Verantwoording

#### Bijlage 2.1 Begrippenkader

In het onderstaand begrippenkader is opgenomen hoe wij de begrippen hebben gedefinieerd en afgebakend.

##### *Begrippenkader*

In dit onderzoek is een eigen begrippenkader gehanteerd. Hierna zetten we de onderlinge relatie van de begrippen uit ons eigen begrippenkader op een rij:

##### **Coalitieakkoord**

- Coalitieakkoord: een overeenkomst tussen gemeenteraadsfracties (voorkomend uit een informatiefase na een gemeenteraadsverkiezing) waarin de politieke uitgangspunten voor de komende bestuursperiode worden vastgelegd.
- Hoofdstuk: een verzameling van thema's waarin de gemeentelijke beleidsvelden (vaak politiekmaatschappelijk vraagstukken) worden geadresseerd.
- Thema: een verzameling van ambities.

- **Ambitie:** de beschrijving van een streven waarmee een (positieve) bijdrage wordt geleverd aan de realisatie van politieke uitgangspunten uit het coalitieakkoord. Een ambitie kan een of meerdere doelen bevatten.
- **Doel:** een gewenst (eind)resultaat dat met een of meerdere maatregelen (zie hieronder) wordt behaald.
- **Effect:** het behaalde (eind)resultaat dat met een of meerdere maatregelen (zie hieronder) wordt behaald.

#### **Maatregel, actie en resultaat**

- **Maatregel:** de concrete invulling van (een combinatie van) acties die worden ondernomen die bijdragen aan de realisatie van de doelen van ambities.

We onderscheiden de volgende soorten maatregelen:

1. **Maatregelen met een inspanningsverplichting.** Dit zijn maatregelen die zijn gericht op de interne (proces)organisatie of werkzaamheden van de gemeente, zoals het opstellen van een beleidsstuk of plan of het realiseren van procesverbetering of kennisvergaring. Ook maatregelen waarmee de gemeente samen met andere partijen werkt aan plannen, procesverbetering, onderzoek, (beleids)stukken of afspraken vallen hieronder.
  2. **Maatregelen met een resultaatverplichting.** Dit zijn maatregelen die extern gericht zijn; de stad of samenleving moet er wat van merken.
  3. **Bestaande maatregelen:** een maatregel die al bestond en werd ingezet voor de totstandkoming van het huidige coalitieakkoord (bijvoorbeeld onder het vorige college), waarvoor geen extra investering (in budget of capaciteit) is uitgetrokken naar aanleiding van een ambitie in het huidige coalitieakkoord.
  4. **Geïntensiveerde maatregel:** een maatregel die al bestond en werd ingezet voor de totstandkoming van het huidige coalitieakkoord, waarvoor wel een extra investering (in budget of capaciteit) is uitgetrokken naar aanleiding van een ambitie in het huidige coalitieakkoord of waarvan het beoogde resultaat is aangescherpt naar aanleiding van een ambitie in het huidige coalitieakkoord.
  5. **Nieuwe maatregel:** een maatregel die tot stand is gekomen naar aanleiding van een ambitie in het huidige coalitieakkoord.
- **Actie:** de verzameling activiteiten die zijn ondernomen om de maatregel daadwerkelijk uit te voeren.
  - **Beoogd resultaat:** de gewenste uitkomst van de maatregel of combinatie van maatregelen.
  - **Bereikt resultaat:** de werkelijke uitkomst van de maatregel of combinatie van maatregelen.

### **Beoordelingskader**

- Normenkader of beoordelingskader: de set aan normen die we hanteren om per ambitie tot een oordeel te komen. Hiermee beantwoorden we uiteindelijk de onderzoeksvraag.
- Passendheid: de maatregelen hebben een inhoudelijke relatie met de ambities uit het coalitieakkoord. Dat betekent dat er sprake is van een logische opbouw en samenstelling. De maatregelen kunnen passend zijn als ambtelijke organisatie zicht heeft op de maatregelen waarmee uitvoering is gegeven aan de ambitie en als de maatregelen een bestuurlijke status hebben gekregen doordat deze door het college zijn vastgesteld en/of zijn aangeboden aan de gemeenteraad. Een aandachtspunt bij deze stap zijn eventuele bijstellingen van ambities en maatregelen als gevolg van de coronacrisis.
- Dekkendheid: de ambitie wordt in voldoende mate gedekt door de maatregelen als alle belangrijke aspecten van de ambitie terugkomen in de set aan maatregelen. We toetsen dit globaal op de inhoud zoals beschreven in de letterlijke tekst van de ambitie en de omschrijving van de maatregelen in het aangeleverde overzicht.
- Concrete stappen: de ambitie is ingevuld met (passende en dekkende) maatregelen, waar in de uitvoering (beoogde) inspanningen op zijn gepleegd en (beoogde) resultaten op zijn behaald.

## Eindnoten

---

- <sup>1</sup> Gemeente Amsterdam, College, Collegebesluit, 26 maart 2019.
- <sup>2</sup> Gemeente Amsterdam, *Een nieuwe lente en een nieuw geluid: ambities en uitvoeringsagenda 2019*.
- <sup>3</sup> Gemeente Amsterdam, *Kiezen voor de stad, Coalitieakkoord 2010-2014*, pagina 21.
- <sup>4</sup> Gemeente Amsterdam, *Amsterdam is van iedereen, Coalitieakkoord 2014-2018*, pagina 8.
- <sup>5</sup> Gemeente Amsterdam, *Masterplan Handhaving en Reiniging*, 2019.
- <sup>6</sup> Gemeente Amsterdam, *Masterplan Handhaving en Reiniging*, 2019.
- <sup>7</sup> Gemeente Amsterdam, Raadsbrief evaluatie mobiel pinnen, 13 maart 2019; Raadsbrief selectie pilot wapenstok, 25 november 2020; Raadsbrief Aanpak foutparkeren, evaluatie en verlenging pilot, 19 juni 2018.
- <sup>8</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>9</sup> Gemeente Amsterdam, *Masterplan Handhaving en Reiniging*, 2019.
- <sup>10</sup> Gemeente Amsterdam, *Samen sterker uit de crisis*, september 2020, pagina 10.
- <sup>11</sup> Gemeente Amsterdam, *Actieplan Handhaving Openbare Ruimte*, 2021.
- <sup>12</sup> Gemeente Amsterdam, *Masterplan Handhaving en Reiniging*, 2019.
- <sup>13</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Excel aangeleverd door de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>14</sup> Gemeente Amsterdam, Raadsbrief Masterplan handhaving en Reiniging, 2 april 2021.
- <sup>15</sup> Gemeente Amsterdam, *Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2020* en *Actieplan Handhaving Openbare Ruimte 2021*.
- <sup>16</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Excel aangeleverd door de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>17</sup> Gemeente Amsterdam, Folder Reclamebelasting, oktober 2019.
- <sup>18</sup> Gemeente Amsterdam, Folder Reclamebelasting, oktober 2019; Gemeente Amsterdam, *Verordening reclamebelasting Amsterdam 2020*.
- <sup>19</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>20</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Excel aangeleverd door de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>21</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>22</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>23</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>24</sup> Gemeente Amsterdam, *Verordening reclamebelasting Amsterdam, 2020*
- <sup>25</sup> Gemeente Amsterdam, Gemeenteraad, *Wijzigingsverordening reclamebelasting*, december 2020.
- <sup>26</sup> Gemeente Amsterdam, *Kader Buitenreclame, 2020*.
- <sup>27</sup> Gemeente Amsterdam, Gemeenteraad, *Wijzigingsverordening reclamebelasting*, december 2020.
- <sup>28</sup> Gemeente Amsterdam, *Verordening reclamebelasting Amsterdam, 2020*.
- <sup>29</sup> Gemeente Amsterdam, *Stad in Balans 2018-2022*, pagina 11.
- <sup>30</sup> Gemeente Amsterdam, *Kader Buitenreclame, 21 januari 2020*, pagina 17.
- <sup>31</sup> Gemeente Amsterdam, *Kader Buitenreclame, 21 januari 2020*, pagina 21.
- <sup>32</sup> Gemeente Amsterdam, *Stad in Balans 2018-2022*, pagina 11.
- <sup>33</sup> Gemeente Amsterdam, *Stedelijk kader verwerken persoonsgegevens door de gemeente Amsterdam*, september 2018.
- <sup>34</sup> Gemeente Amsterdam, Vaststelling beleidskader Buitenreclame en verwijzing in de welstandsnota *De Schoonheid van Amsterdam*, 2 september 2020.
- <sup>35</sup> Gemeente Amsterdam, *Stad in Balans 2018-2022*, pagina 20.
- <sup>36</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>37</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>38</sup> Gemeente Amsterdam, Collegevoordracht 22 september 2020: Instemmen met eerste invulling Doorbraak 3: digitaal heeft prioriteit uit het Masterplan Handhaving & Reiniging.
- <sup>39</sup> Gemeente Amsterdam, Begroting 2021, pagina 58 en Gemeente Amsterdam, *Stad in Balans 2018-2022*, pagina 20.
- <sup>40</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>41</sup> Oorspronkelijke datum op basis van Gemeente Amsterdam, Collegevoordracht 22 september 2020: Instemmen met eerste invulling Doorbraak 3: digitaal heeft prioriteit uit het Masterplan

- Handhaving & Reiniging. Uitstellingsdatum op basis van een interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>42</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>43</sup> Waternet, *Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam*, 2017.
- <sup>44</sup> Waternet, *Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam*, 2019, pagina 4.
- <sup>45</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>46</sup> Waternet, *Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam* 2019.
- <sup>47</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>48</sup> Gemeentebblad, *Wijzigingsverordening APV beëindiging vergunningenstelsel alternatief personenvervoer*, 17 maart 2020.
- <sup>49</sup> Gemeente Amsterdam, *Collegebesluit 3 december 2019 en Gemeente Amsterdam, Gemeentebblad 2020. 1029, Verordeningen*.
- <sup>50</sup> Wet personenvervoer, 2000.
- <sup>51</sup> Algemene plaatselijke verordening (APV), Artikel 2.17A.
- <sup>52</sup> Waternet, *Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2019*.
- <sup>53</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>54</sup> Gemeente Amsterdam, *Collegebesluit, 3 december 2019*.
- <sup>55</sup> Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad 2020. 1029, Verordeningen*.
- <sup>56</sup> Gemeente Amsterdam, *Masterplan Handhaving en Reiniging*, 2019.
- <sup>57</sup> Gemeente Amsterdam, *Voortgangsrapportage Stad in Balans*, 2016 en *Watervisie 2040*, 2015.
- <sup>58</sup> Gemeente Amsterdam, *Regeling op het binnenwater*, 2020.
- <sup>59</sup> Gemeente Amsterdam, *Nota Varen deel 1*, maart 2019.
- <sup>60</sup> Gemeente Amsterdam, *Stad in Balans 2018-2022*.
- <sup>61</sup> Alcoholwet, weblink: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0002458/2021-07-01>
- <sup>62</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>63</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Interview met de ambtelijke organisatie, 2021.
- <sup>64</sup> Gemeente Amsterdam, *Actieplan THOR*, februari 2021.
- <sup>65</sup> Gemeente Amsterdam, *Voorjaarsnota 2019*, pagina 67.
- <sup>66</sup> Rekenkamer Metropool Amsterdam, Excel aangeleverd door de ambtelijke organisatie, 2021 en Gemeente Amsterdam *Voorjaarsnota 2019*, pagina 67.
- <sup>67</sup> Gemeente Amsterdam, *Nota Varen 2*, februari 2020.
- <sup>68</sup> Gemeente Amsterdam, 'Bewegend beeld in de openbare ruimte' brief aan het college op 7 februari 2018.