VN2025-018555
bc west

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel West van 16 december 2025

Portefeuille
Openbare Ruimte en Groen (33)
Regelgeving en Handhaving (4)

Agendapunt
C294

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het invoeren van de noodzakelijkheidstoets voor objectvergunningen

Het dagelijks bestuur Stadsdeel West besluit

1. In te stemmen met het invoeren van de noodzakelijkheidstoets (*zie bijlage 1*) voor bepaalde typen objectvergunningen, met als belangrijkste punten:
    a. De toets heeft tot doel om het niet-noodzakelijk gebruik van objecten in de openbare ruimte te verminderen, en daarmee ook de ervaren overlast.
    b. De toets houdt in dat de aanvrager (de verbouwer) moet onderbouwen dat aangevraagde aantal objecten en parkeervakken noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden. Als de onderbouwing niet voldoende is, wordt de vergunningsaanvraag geweigerd.
    c. De toets wordt ingevoerd voor omvangrijke vergunningsaanvragen voor het plaatsen van tijdelijke objecten in de openbare ruimte.
    d. De toets wordt ingevoerd in een klein aantal buurten waar deze objecten veel impact hebben op de openbare ruimte: Bellamybuurt-Zuid, Bellamybuurt-Noord, Westerstaatsman en de Cremerbuurt-Oost .
    e. De toets wordt voor de periode van één jaar ingevoerd, van 1 januari 2026 t/m 31 december 2026.

Kernboodschap

Het DB-West voert een noodzakelijkheidstoets in voor grote vergunningsaanvragen voor tijdelijke (bouw)objecten in de openbare ruimte. Aannemers moeten aantonen dat objecten en gereserveerde parkeervakken noodzakelijk zijn voor de uitvoering. Zo wil het DB overlast in de openbare ruimte verminderen. De toets geldt van 1 januari t/m 31 december 2026 in Bellamybuurt-Zuid en -Noord, Westerstaatsman en Cremerbuurt-Oost. De maatregel is suboptimaal en tijdelijk; de structurele behoefte aan integrale afweging bij aanvragen met grote omgevingsimpact blijft. Voor dit vraagstuk wordt een grotere rol voor het expertisecentrum voorzien, en het is voor verdere uitwerking neergelegd bij de projectleider Bouwdynamiek.

Bestuurlijke achtergrond

1. In de informatiebrief inzake Voortgang Vervolgaanpak bouwdynamiek (dd. 5 juni 2025) is vermeld dat we werken aan het instellen van een maximum aan het aantal te reserveren parkeerplaatsen en/of te plaatsen objecten per bouwproject. Daar is aangegeven dat we dit vanaf september 2025 gaan invoeren. NB: Met de uitwerking van deze maatregel bleek dat het feitelijk gezien niet gaat om een maximum, maar om een uitgebreidere toetsing en belangenafweging bij de vergunningverlening.
2. In stadsdeel West is in 2021-2022 de Pilot Parkeerdrukregeling uitgevoerd. Deze ervaringen en resultaten vormen de basis voor het voorliggende besluit.

Gemeente Amsterdam

DB

Bestuurlijke prioriteit

N.v.t.

Wettelijke grondslag

1. Algemene Plaatselijke Verordening 2008, art. 4.3 t/m 4.5
2. Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022, Takenlijst 2.7 en Bevoegdhedenregister C.6 en C.7

Onderbouwing besluit

Ad 1) Invoeren noodzakelijkheidstoets

a & b. Doel en onderbouwing
Wanneer initiatiefnemers tijdelijke objecten in de openbare ruimte willen plaatsen en daarvoor parkeerplekken willen reserveren, moeten zij een objectvergunning aanvragen i.c.m. een tijdelijke verkeersmaatregel. Via een online formulier geven zij daarbij aan hoeveel objecten en hoeveel vakken zij willen gebruiken en waarvoor. Deze aanvraag wordt vervolgens beoordeeld door het vergunningverleners van het Stadsloket en bij complexere zaken ook door adviseurs van het Expertisecentrum (Stadswerken).

Bij de beoordeling van de aanvraag kunnen vergunningverleners en -adviseurs om extra onderbouwing vragen en in gesprek gaan met de aanvragen over het aantal aangevraagde objecten. Als zij de impact op de openbare ruimte te groot vinden, dan kunnen ze de aanvraag (deels) afwijzen. Binnen de huidige regelgeving en systematiek is het dus mogelijk om de verschillende belangen af te wegen en daarbij ook de noodzakelijkheid van de plaatsing van de objecten mee te nemen. Dit is echter maatwerk en dus intensief, en er zijn geen eenduidige richtlijnen voor vergunningverleners. In de praktijk zien we dan ook dat er regelmatig vergunningen worden verleend waarbij grote delen van de openbare ruimte worden ingenomen. De vraag is dan of er dan wel een goede belangenweging heeft plaatsgevonden.

Met het instellen van de noodzakelijkheidstoets zorgen we dat we een uitgebreidere en betere belangenafwegingen maken op plekken waar dat nodig is. We leggen de bewijslast bij de aanvrager: deze partij moet meer onderbouwen wat hun belang is, en dat het innemen van een x-aantal plekken echt noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden. Met deze toets is het duidelijker voor zowel de aanvrager als voor vergunningverleners vanaf wanneer we vinden dat de impact op de openbare ruimte (te) groot wordt.

Tegelijk wordt geconstateerd dat de nu voorgestelde oplossing niet ideaal is en slecht voor een beperkte duur voor een beperkt gebied een tijdelijke oplossing oplevert. De structurele vraag voor een bredere belangenweging bij toetsing van aanvragen die een grote impact op de omgeving lijken te hebben, blijft onbeantwoord. Bij dat vraagstuk zou een meer nadrukkelijke rol voor het expertisecentrum zijn weggelegd. Dit vraagstuk is neergelegd bij de projectleider bouwdynamiek.

c. Omvangrijke aanvraag
We zien het als een omvangrijke aanvraag als het voldoet aan één van de volgende criteria:

- Per werklocatie worden er meer dan 3 objecten geplaatst;
- Per werklocatie worden er meer dan 2 parkeervakken gebruikt.

Er is gekozen voor dit aantal objecten en parkeervakken omdat dit aansluit bij de bestaande vergunningssystematiek voor tijdelijke objecten.

d. Toepassingsgebied
De toets wordt ingevoerd in een klein aantal buurten: Bellamybuurt-Zuid, Bellamybuurt-Noord, Westerstaatsman en de Cremerbuurt-Oost . In deze buurten worden relatief veel parkeervakken gebruikt voor de plaatsing van bouwobjecten. Daarnaast hebben deze buurten een hoge parkeerdruk. Deze twee factoren samen geven een goede indicatie van de impact die tijdelijke objecten hebben op de openbare ruimte in de buurt.

Ook in andere buurten zorgt de aanwezigheid van veel (tijdelijke) objecten op straat voor overlast. Vanwege de beperkte capaciteit van zowel vergunningverleners als toezichthouders is er echter voor gekozen om de toets in een klein aantal buurten in te voeren die het hoogst scoren op bovengenoemde criteria. Zo kunnen we deze zorgvuldig uitvoeren, binnen de bestaande systematiek en doorlooptijden, en is er ook ruimte voor gericht toezicht.

e. Duur
De noodzakelijkheidstoets wordt in eerste instantie ingevoerd voor een jaar. Daarna kan op basis van actuele data opnieuw worden gekeken of en in welke buurten het wenselijk is om de toets uit te voeren.

Advies en afstemming

Interne afdelingen:

- Stadsloket, Dienstverlening
- Expertisecentrum, Stadswerken
- Verkeer & Openbare Ruimte
- Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte
- Stadsdeel Zuid
- Stadsdeel West

De noodzakelijkheidstoets wordt gelijktijdig ingevoerd in stadsdeel Zuid en in stadsdeel West.

Duurzaamheid

Niet van toepassing. De invoering van de noodzakelijkheidstoets heeft geen directe relatie met duurzaamheid. Deze toets heeft impact op het gebruik van de openbare ruimte.

Participatie

Geen participatie. De noodzakelijkheidstoets is een uitwerking van hoe de belangenafweging gemaakt wordt bij een aanvraag voor een objectvergunning. Het gaat dus grotendeels om een interne werkwijze. Aanvragers zullen in bepaalde gevallen hun aanvraag uitgebreider moeten onderbouwen. De regels zelf veranderen echter niet.

Financiële onderbouwing

N.v.t.

VN2025-018555
bc west

Gemeente Amsterdam

DB

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-083003	Stadsdeel West Voordracht (pdf)
AD2025-083018	Toelichting bij de invoering van de noodzakelijkheidstoets (msw12)

Uitslag

A Akkoord