

VAN DER MARK ADVIES

STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE ORDERING



Gemeente Amsterdam

**Stedenbouwkundige onderbouwing ontwikkelingsmogelijkheden
perceel Brentanostraat 11**

Project: Stedenbouwkundige onderbouwing ontwikkelingsmogelijkheden
perceel Brentanostraat 11 te Amsterdam

Opdrachtgever: 

Opgesteld door: VANDERMARKADVIES

Versie: 29 mei 2025

INHOUD

1	Aanleiding en doel	3
2	Beschrijving huidige situatie	4
2.1	De huidige situatie.	4
2.2	De vigerende planologische situatie	11
3	De gewenste nieuwe situatie	12
4	De ontwikkelingen in de directe omgeving	13
5	Gewenste ontwikkeling passend in toekomstige stedenbouwkundige context?	16
6	Conclusie	17

1 Aanleiding en doel

Aan de oostzijde van de Brentanostraat te Amsterdam wordt een terrein benut voor de situering van woonwagens. Op de hoek van de Brentanostraat en de Berthold Brechtstraat (perceel Brentanostraat 11) staat de woonwagen van [REDACTED]

De woonwagen verkeert in slechte staat. De eigenaar is van plan ter plaatse een nieuwe woonwagen te plaatsen. Hij wil van de gelegenheid gebruik maken om de woonwagen te voorzien van een verdieping, waardoor de gebruiksmogelijkheden toenemen en de woonwagen aangepast kan worden aan de eisen, die hier heden ten dage aan gesteld worden. Om dit te kunnen realiseren is een hoogte van 5,5 meter nodig. Het vigerende bestemmingsplan (thans van rechtswege omgevingsplan) staat echter slechts een hoogte toe van 4 meter.

Voor de beoogde nieuwe woonwagen is een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning voor het bouwen. Hier is primair niet mee ingestemd. De deur is echter op een kier gezet door aan te geven dat een 2^e bouwlaag wellicht toch zou kunnen, mits er een integrale stedenbouwkundige visie aan ten grondslag ligt.

Een dergelijke stedenbouwkundige onderbouwing ligt thans voor u.

Deze onderbouwing is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie geschetst in woord en beeld.
- Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 aangegeven hoe de gewenste nieuwe woonwagen er uit ziet.
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de ontwikkelingen die in de directe omgeving op stapel staan.
- In hoofdstuk 5 wordt aangegeven op welke manier de gewenste verhoging van de woonwagen past in de toekomstige stedenbouwkundige situatie.
- De stedenbouwkundige onderbouwing wordt afgesloten met een conclusie.

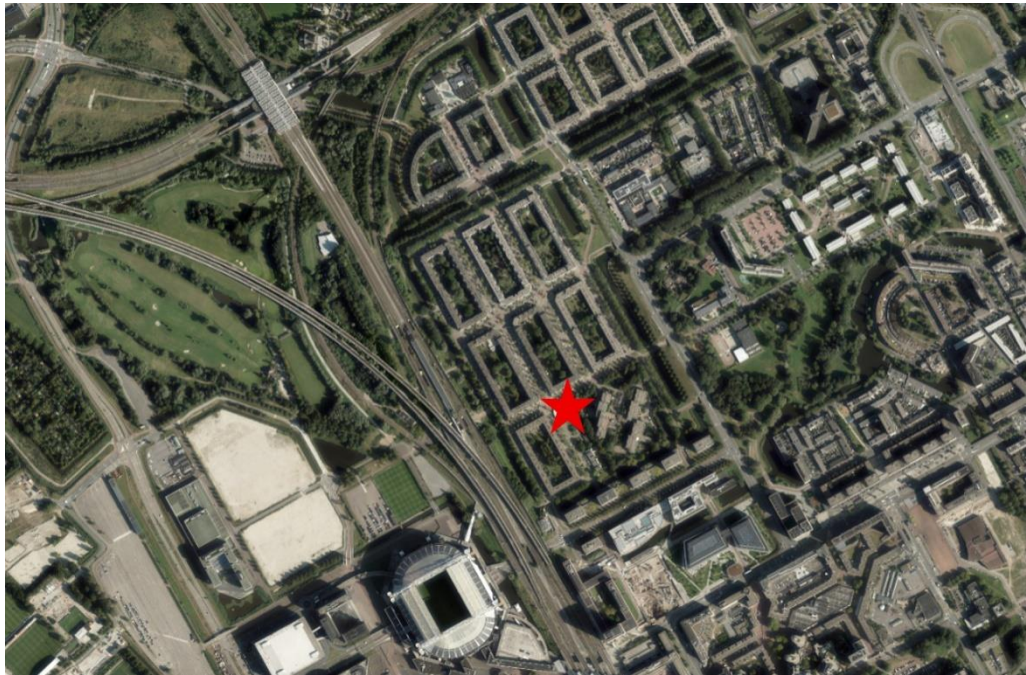
2 Beschrijving huidige situatie

Allereerst zal hier een beschrijving gegeven worden van de huidige situatie. Hoewel de locatie bij velen bekend is, kan het geen kwaad te wijzen op enkele bijzondere kenmerken van de locatie.

Vervolgens zal ingegaan worden op de vigerende planologische situatie.

2.1 De huidige situatie.

Het perceel Brentanostraat 11 is gelegen in de Venserpolder. Op de afbeelding is de situering globaal in beeld gebracht



Situering plangebied (Bron: Topotijdreis)

Venserpolder was begin jaren 1980 de eerste Amsterdamse nieuwbouwwijk waar het uitgangspunt van "compacte stad" in praktijk werd gebracht. Architect Carel Weeber bouwde er klassieke etagewoningen in een voor die tijd hoge dichtheid. De wijk bestaat uit ongeveer 5000 portiekwoningen in middelhoge gesloten bouwblokken van maximaal vier of vijf woonlagen, gelegen rondom binnentuinen aan boomrijke straten.

Venserpolder was de laatste woonwijk die in Amsterdam Zuidoost werd gebouwd. Drie gedeelten van de wijk worden door kanaalvormige waterpartijen van elkaar gescheiden en door voetgangers en fietsersbruggen met elkaar verbonden. De binnentuinen zijn toegankelijk via ruime onderdoorgangen, ze zijn meestal lommerrijk en ingericht als speelveldjes, nutstuinen of siertuinen. De woningen op de begane grond hebben vaak privé-achtertuintjes. In 2005 werden aan de Anna Blamansingel vijf appartementencomplexen van acht woonlagen opgeleverd. In de wijk bevindt zich ook een locatie voor enkele woonwagens aan de Brentanostraat.

Op de luchtfoto is te zien, dat de strakke ritmiek van gesloten bouwblokken niet consequent doorgezet is in het zuidelijke deel van de wijk. De reden hiervoor is dat in dit gedeelte het woonzorgcentrum De Venser is gerealiseerd. De volgende afbeeldingen, (ontleend aan topotijdreis) laten de ontwikkelingen goed zien. Het plangebied wordt aangeduid door een klein cirkeltje:



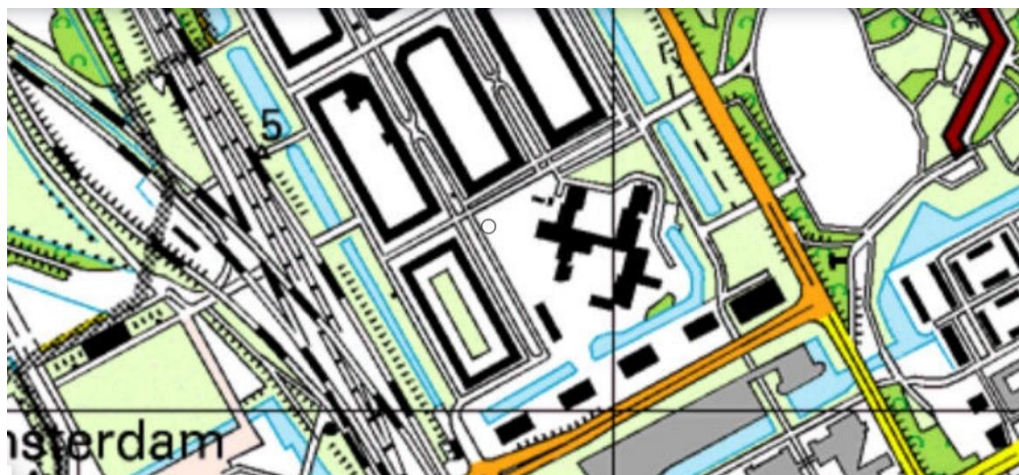
Situatie tot begin jaren '80: Venserpolder bestaat nog niet als woonwijk, maar is nog een 'maagdelijke' polder



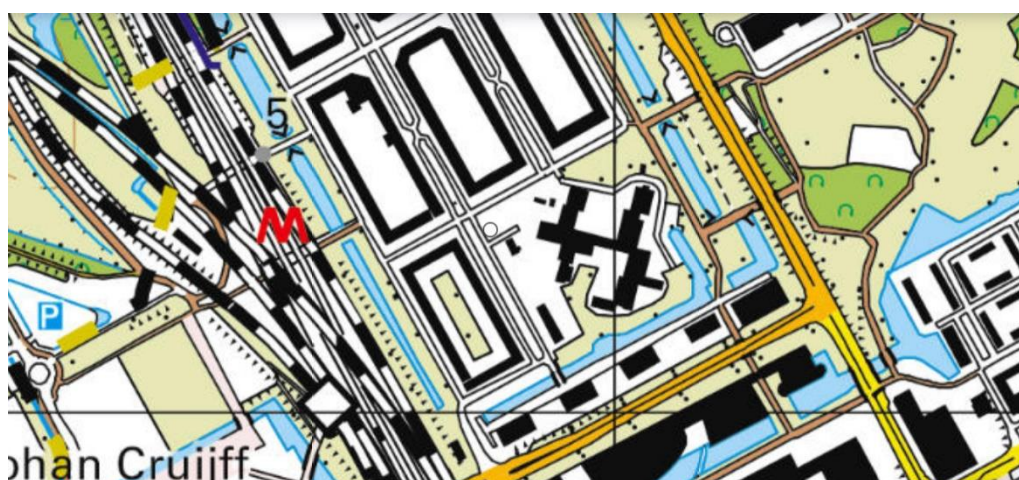
Halverwege de jaren '80: Een groot deel van de gesloten bouwblokken is gerealiseerd, alsmede het woonzorgcentrum De Venser. Van de Brentanostraat ontbreekt nog elk spoor



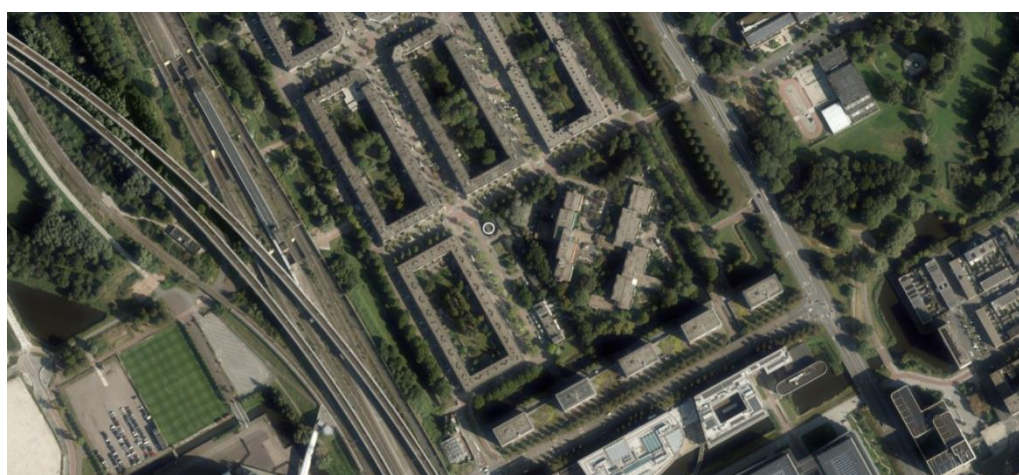
Begin jaren '90: Het laatste bouwblok is gerealiseerd. De Brentanostraat is aangelegd met een blokje eengezinswoningen.



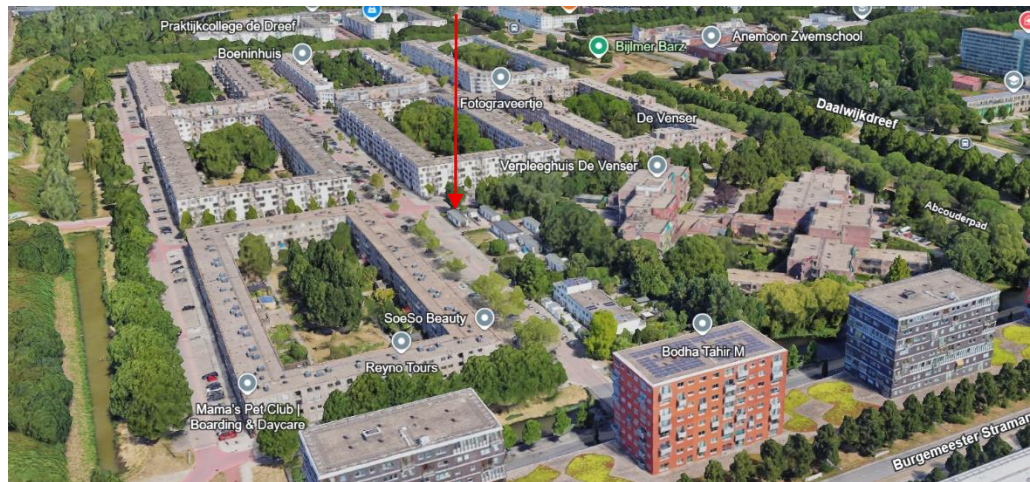
Situatie rond 2005: Langs de Anna Blamansingel (zuidgrens Venserpolder) worden 5 appartementencomplexen gerealiseerd in 8 woonlagen



Situatie rond 2015: De eerste woonwagen krijgt een plek aan de Brentanostraat



Situatie rond 2025: Langs de Brentanostraat hebben meerdere woonwagens een plek gekregen.



Situatie 2025: De woonwagen op het perceel Brentanostraat 11 is aangepild (Bron: Google Earth).

Nu het grotere plaatje in beeld gebracht is wordt het tijd om in te zoomen. Op de volgende foto's wordt de situatie op straatniveau in beeld gebracht:



Het begin van de Brentanostraat met rechts het blokje eengezinswoningen (Bron: Google-Streetview).

Opvallend is het brede profiel, de bomen in de 'middenberm' en de wijze waarop er ruimte gecreëerd is voor het parkeren van auto's. Verder is goed te zien dat de eengezinswoningen zorgen voor enige wandvorming, waardoor de openbare ruimte aan beide zijden door bebouwing begeleid wordt.



De Brentanostraat iets verder naar het noorden

Aan de oostzijde van de Brentanostraat verschijnen de eerste woonwagens. Van een duidelijk begrensd straatprofiel is hier geen sprake meer. Hierdoor krijgt het woonblok aan de westzijde geen duidelijke tegenhanger meer.



We naderen de Berthold Brechtstraat. Op de hoek van de Brentanostraat en de Berthold Brechtstraat staat de woonwagen van de initiatiefnemer (aangepild).

Het contrast tussen de bouwvolumes van de grote woonblokken en het volume van de woonwagens is groot. De woonwagens zijn niet in staat om enig tegengewicht te bieden en vallen daardoor weg in het straatprofiel. Dit is ook goed te zien wanneer we vanaf deze plek terugblikken in zuidelijke richting:



Een blik in zuidelijke richting met op de achtergrond de appartementen aan de Anna Blamanstraat

De begrenzing van de openbare ruimte wordt hier eerder gevormd door de bomen langs de westgrens van het woonzorgcentrum dan door de woonwagens. Dit is op de luchtfoto ook waarneembaar:



De situering van de woonwagens aan de Brentanostraat. Op de achtergrond is de bebouwing van het woonzorgcentrum De Venser te zien. Het perceel Brentanostraat 11 is aangepild.

Geconcludeerd kan worden, dat het gebied tussen de Brentanostraat en het terrein van De Venser beschouwd kan worden als een 'reststrook', waar ruimte is gevonden voor een blokje eengezinshuizen en een aantal woonwagens.

Verder kan geconcludeerd worden dat in het gebied ten noorden van de Berthold Brechtstraat een heldere stedenbouwkundige verkaveling aanwezig is, bestaande uit woonblokken van 4 tot 5 lagen, waarbij de hoeken duidelijk gemarkeerd worden door afschuining of iets hogere bebouwing.

Een dergelijke heldere verkaveling ontbreekt in het gebied ten zuiden van de Berthold Brechtstraat door de geringe (hoogte)maat van de woonwagens. Weliswaar vorm het woonwagenvak aan de Brentanostraat op dit moment een herkenbare eenheid, mede door de gelijkvormige bouwhoogtes, maar een verhoging van de woonwagens kan hier zeker bijdragen aan de herkenbaarheid van het geheel temidden van de hogere bebouwing in de wijk.

Zeker op de hoek van de Brentanostraat en de Berthold Brechtstraat ontbreekt het aan een duidelijke markering, waardoor het contrast tussen de bebouwing op de andere 3 hoeken van het kruispunt en de aanwezige woonwagenvakken voelbaar is.

De volgende foto's geven nog een indruk van de huidige woonwagenvakken en z'n directe omgeving:



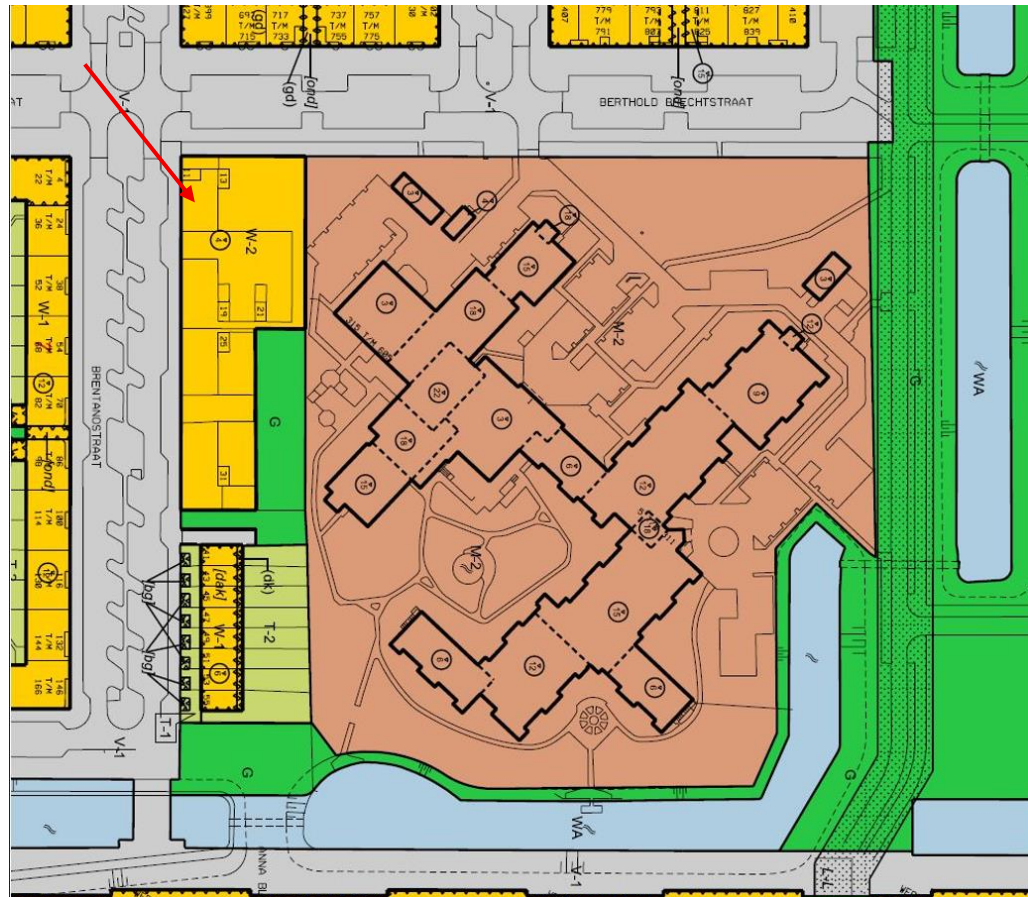
Situering van de woonwagenvakken op het perceel Brentanostraat 11



Een kijkje in het straatje met de andere woonwagens, allemaal bestaand uit 1 woonlaag

2.2 De vigerende planologische situatie

Voor het plangebied is het bestemmingsplan (thans van rechtswege omgevingsplan) Venserpolder van kracht. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 16 februari 2010 en was op 22 april 2010 onherroepelijk. Een uitsnede van de plankaart is hieronder aangegeven. Het perceel Brentanostraat 11 is aangepild.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Venserpolder'

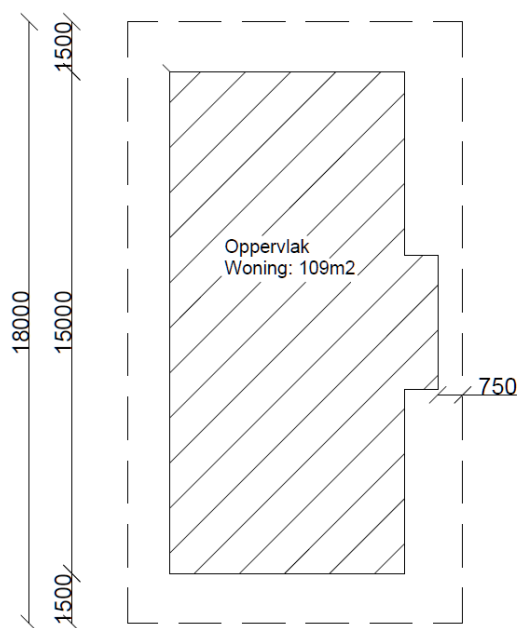
Ter plaatse van het woonwagenvak geldt een maximale bouwhoogte van 4 meter.

Ter vergelijking:

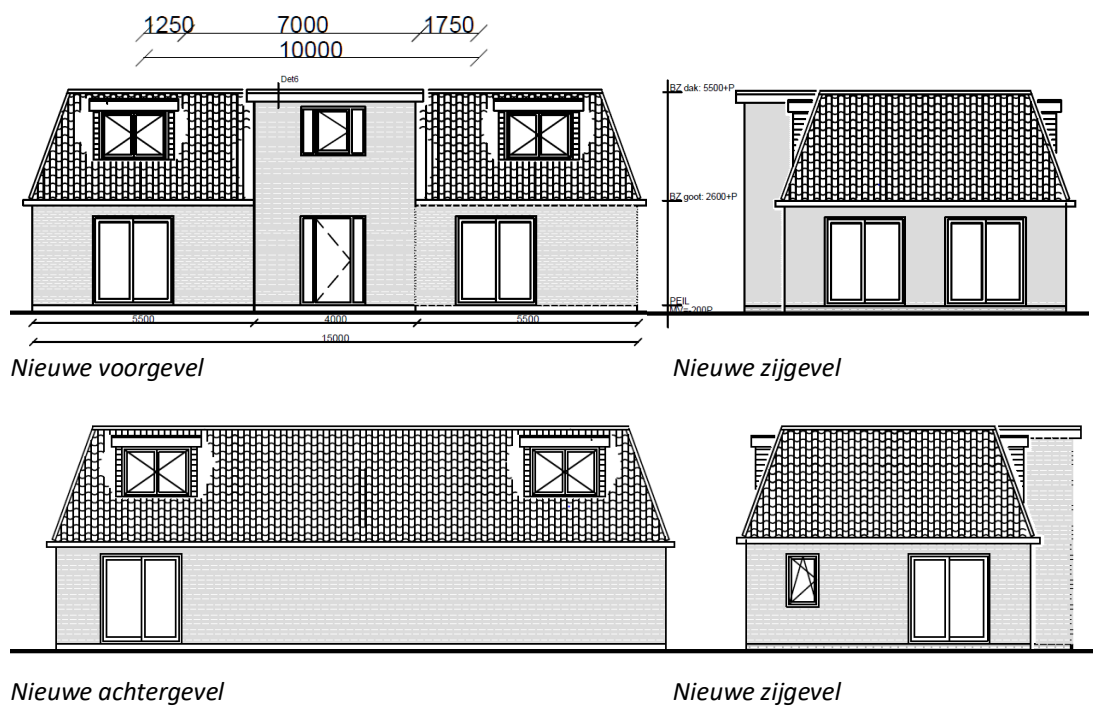
- Voor de bebouwing ten westen van de Brentanostraat geldt een maximale bouwhoogte van 12 meter;
- Voor de bebouwing aan de noordzijde van de Bertold Brechtstraat geldt een maximale bouwhoogte van 15 meter;
- Voor de hoofdbebouwing van De Venser zijn verschillende maximale bouwhoogtes van kracht, variërend van 6 tot maar liefst 22 meter.

Geconcludeerd kan worden, dat voor het woonwagenvak geen ontwikkelingsmogelijkheden zijn opgenomen. Daar wordt de maximale hoogte beperkt tot 4 meter, terwijl voor de directe omgeving beduidend hogere bebouwing is toegestaan.

3 De gewenste nieuwe situatie



Voor het perceel Brentanostraat 11 is een nieuwbouwplan ontwikkeld. Dit nieuwbouwplan gaat uit van de realisatie van een tweede bouwlaag. Om dit te kunnen verwezenlijken is een hoogte van 5,5 meter nodig. Op onderstaande tekeningen is aangegeven hoe de nieuwe situatie er dan uit komt te zien:



Door de toepassing van een lage goot (2,60 m) is de uitstraling van de nieuwe woonwag en niet dominant ten opzichte van de overige woonwagens.

4 De ontwikkelingen in de directe omgeving

Om de gewenste realisatie van de nieuwe woonwagons goed te kunnen beoordelen dienen de ontwikkelingen in de directe omgeving ook in beeld gebracht te worden.



Er zijn namelijk vergaande plannen ontwikkeld voor het gebied, dat nu nog in beslag genomen wordt door woonzorgcentrum De Venser.

Het gebouw werd in 1981 in gebruik genomen en heeft 308 zorg- en aanleunwoningen. Na ruim 40 jaar is er veel onderhoud nodig aan het gebouw. Ook voldoet het gebouw niet meer aan de moderne regelgeving en wensen op het gebied van zorg.

Woningcorporatie Stadgenoot gaat het gebouw daarom slopen en vervangen door nieuwbouw. Daarnaast worden er ongeveer 550 extra woningen gebouwd in de buurt rondom het nieuwe zorgcentrum. Tegelijkertijd zal de openbare ruimte aangepakt worden. Hiervoor is een Stedenbouwkundig Plan gemaakt, dat uitgebreid gecommuniceerd is met de bevolking en andere direct betrokkenen.

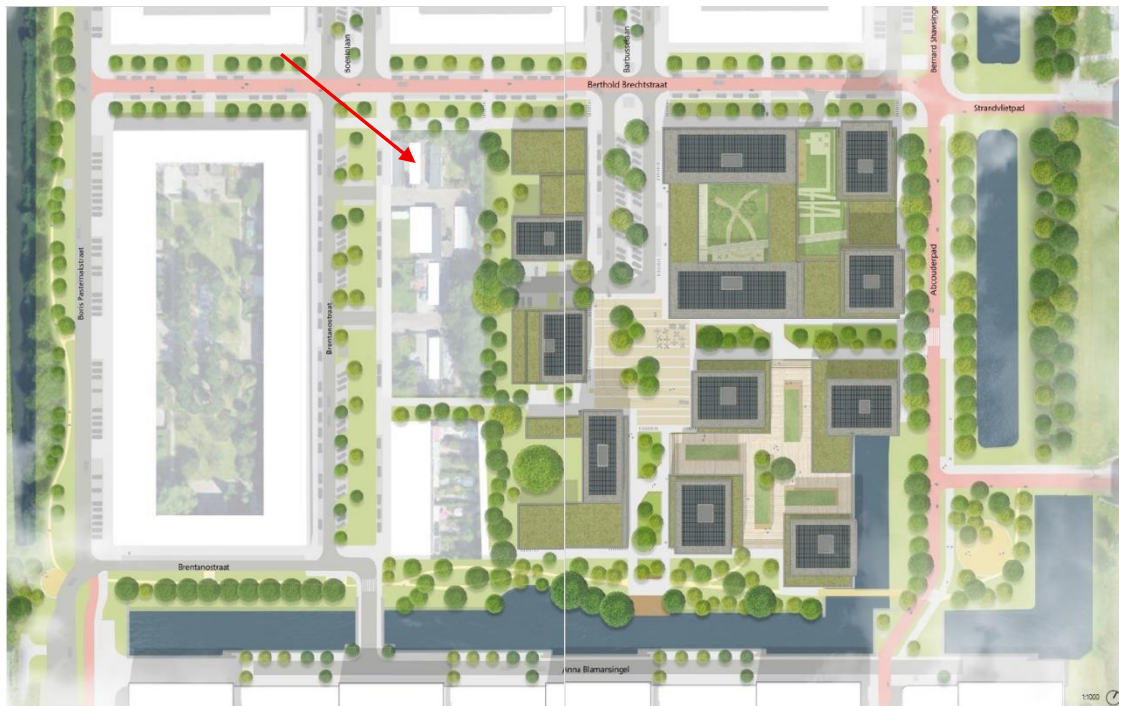


Het gebied dat op de schop gaat (Bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)

Het gehele grondgebied, waar nu het woonzorgcentrum De Venser is gesitueerd zal op de schop gaan. Te zien is dat de strook tussen de Brentanostraat en De Venser buiten schot blijft. Dat wil zeggen dat hier geen ontwikkelingen voorzien zijn in het kader van de transformatie van De Venser.

De essentie van de plannen zal hieronder uit de doeken gedaan worden. Meer informatie is uiteraard te vinden in het Stedenbouwkundig Plan.

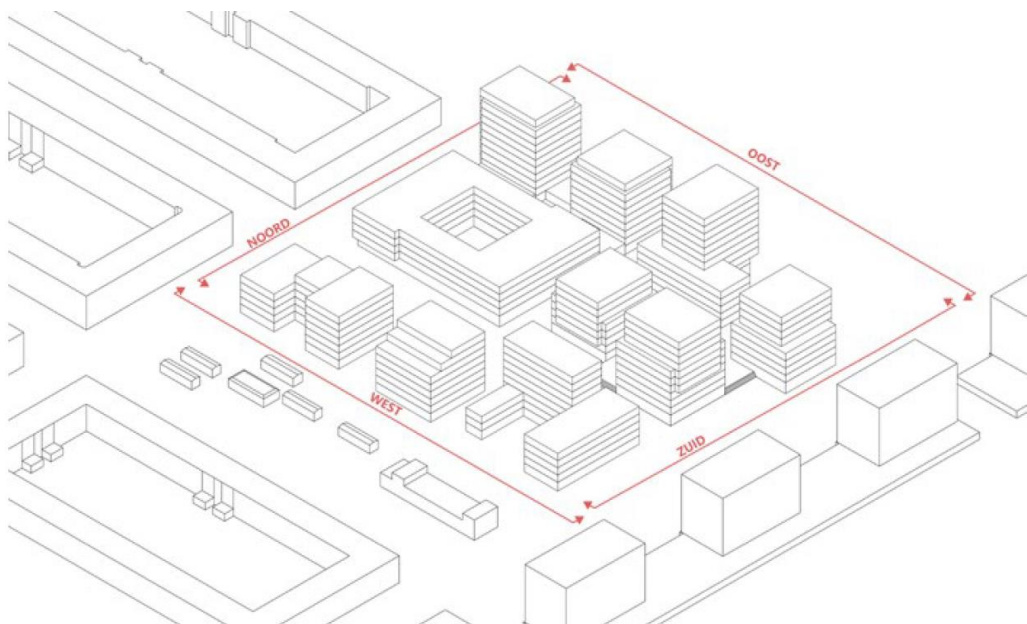
Op onderstaande afbeelding is in beeld gebracht op welke manier het woonzorgcentrum getransformeerd kan worden naar een woonbuurt (het perceel Bentranostraat 11 is aangepijld).



Van woonzorgcentrum naar woonbuurt (Bron: Stedenbouwkundig plan De Venser)

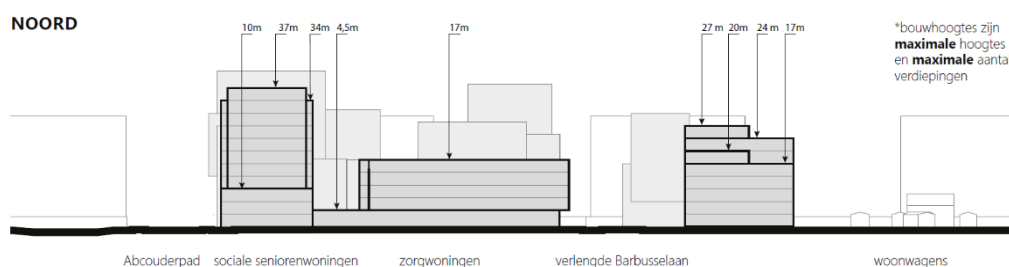
Uit de afbeelding kan afgeleid worden, dat de nieuwe ontwikkelingen inderdaad beperkt blijven tot het grondgebied, waar nu De Venser is gesitueerd. De bestaande bomenrij langs de westgrens van De Venser blijft gehandhaafd en zorgt voor een visuele scheiding tussen de strook grond waar de woonwagens gesitueerd zijn en het gebied, dat getransformeerd wordt.

Op de volgende afbeelding is in beeld gebracht aan welke bouwhoogtes er gedacht wordt in het nieuwe plan:



Voorgestelde bouwhoogtes in bouwlagen (Bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)

De voorgestelde bouwhoogtes in de directe omgeving van het woonwagenvak zijn beduidend hoger dan de huidige hoogtes van het woonzorgcentrum De Venser. De gevolgen zijn te zien op onderstaande dwarsdoorsnede:



Aanzicht vanuit noordelijke richting (Bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)

De woonwagens zijn op bovenstaand aanzicht nauwelijks te zien. Dit illustreert het grote verschil in hoogte tussen de woonwagens enerzijds en de toekomstige nieuwbouw op het terrein van De Venser.

Ook op de vogelvlucht impressie vallen de woonwagens bijna weg temidden van de omringende bebouwing:



Vogelvlucht impressie (Bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)

Geconcludeerd mag worden dat ten gevolge van de beoogde ontwikkeling op het terrein van De Venser de ondergeschikte ruimtelijke positie van het woonwagenvak nog versterkt wordt. Het woonwagenvak komt in de marge te liggen van de grootschalige stedelijke ontwikkelingen.

5 Gewenste ontwikkeling passend in toekomstige stedenbouwkundige context?

Wanneer we de toekomstige stedenbouwkundige context in ogenschouw nemen, dan zou een verhoging van de bebouwing in de strook tussen de Brentanostraat en het 'gebied van De Venser' een passend antwoord kunnen zijn om nog enig tegenwicht te bieden ten opzichte van de omringende (toekomstige) bebouwing.

Een verhoging van de bebouwing op het woonwagenvak dient vanuit ruimtelijk oogpunt toegejuicht te worden. Op deze manier kan voorkomen worden, dat het woonwagenvak nog verder gemarginaliseerd wordt.

Er is bij de huidige bewoners van het woonwagenvak gepolst of zij op termijn wellicht ook een 2^e bouwlaag zouden wensen. Dit blijkt bij een aantal bewoners wel het geval te zijn, zonder dat zij hieraan een termijn konden verbinden. Het realiseren van een 2^e bouwlaag bij ALLE woonwagens zou aan dit gebied meer cachet kunnen geven. De uitstraling wordt dan toch anders ten opzichte van de huidige situatie.

Omdat het realiseren van een 2^e bouwlaag een ontwikkelingsproces is, dat waarneembaar is op verschillende woonwagenvakken in den lande, kunnen we de ogen hier niet voor sluiten. Waarom zouden we de ontwikkelingsmogelijkheden van deze groep bewoners beperken, terwijl ook zij hun behuizing graag willen aanpassen aan de eisen, die tegenwoordig aan het 'wonen' worden gesteld?

Daarom is het goed dat de initiatiefnemer deze ontwikkeling heeft aangeroerd. Door gehoor te geven aan zijn wensen wordt een eerste stap gezet op weg naar een algehele upgrade van het woonwagenvak. Het feit, dat het perceel Brentanostraat 11 gelegen is op de hoek van de Brentanostraat en de Bertold Brechtstraat is positief. Want als er ergens begonnen wordt met deze verbeterslag, dan graag op de hoek van deze beide straten. Dit kan ervoor zorgen dat deze hoek ruimtelijk beter gemarkeerd wordt.

6 Conclusie

Concluderend kan gesteld worden dat de beoogde bouw van een nieuwe woonwagen met een 2e bouwlaag op het perceel Brantanostraat 11 passend is temidden van de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de directe omgeving. Dit kan gezien worden als een eerste stap op weg naar een algehele upgrading van het woonwagenpark. Het verdient dan ook aanbeveling om een 2e bouwlaag bij alle woonwagens mogelijk te maken door de hoogtemaat op te rekken naar 5,5 meter.